Młody Żeglarz

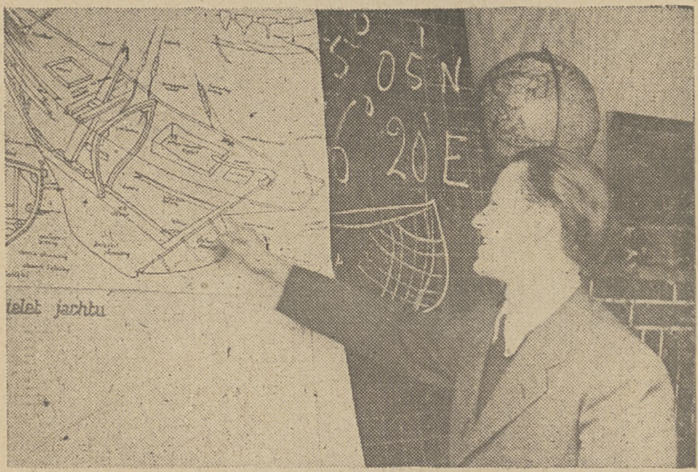
MIESIĘCZNIK P.O. „SŁUŻBA POLSCE"

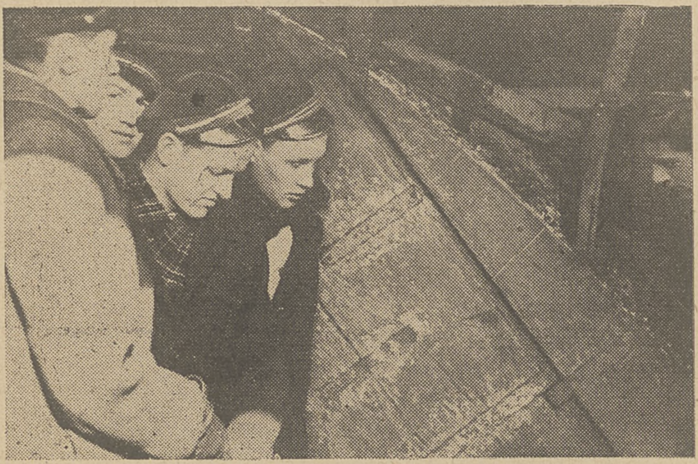


Nr 3
CENA 30 ZŁ
MARZEC 1949

ŻEGLARZE Z „SP”









W całym kraju, wszędzie tam, gdzie jest choć niewielka rzeczka czy jezioro, wszędzie tam, gdzie można latem pływać kajakiem czy łodzią, zorganizowano oddziały Przysposobienia Marynarskiego „Służby Polsce”. Są one oczywiście i na Wybrzeżu, posiadając naprawdę idealne warunki do szkolenia. Oddziały te korzystają bowiem z pomieszczeń i sprzętu miejscowych klubów żeglarskich, a wykłady teoretyczne prowadzą instruktorzy klubowi.

Jest niedziela. Mroźna, pełna śniegu i ostrego wiatru. Basen Jachtowy portu gdyńskiego jest jeszcze pusty. Pełno w nim drobnej kry; ale kilkadziesiąt kroków od nabrzeża, w budynku klubowym zasiadło przy stołach niemal stu młodych chłopców. Zapatrzeni w tablicę z rysunkami i przekrojami jachtu, słuchają z zainteresowaniem wykładu, notując skrzętnie to wszystko, co słyszą po raz pierwszy.

Młody instruktor, ob. Grochola, opowiada właśnie o istniejących kategoriach i typach jachtów o charakterystycznych cechach budowy poszczególnych typów.

— Taką rufa, jaką widzicie na rysunku, zwie się „jachtową”. Bezpośrednio pod nią, jak tu właśnie widać, umieszczono ster. Wśród jachtów, jakie znajdują się w naszym porcie, mamy również i szpicgaty. Typowym przykładem jest jacht „Polaris”, z Jacht-klubu ZMP. Tego typu jachty należą do klasy turystycznej, a najwięcej spotkać ich można w Danii i Holandii, gdzie się je masowo buduje.

Co chwila jakaś głowa pochyla się nad rozłożonym notatnikiem, słuchacz w skupieniu zapisuje słowa instruktora. Wszystko to trzeba przecież umieć!

— Pytaliście, gdy była mowa o Wikingach, którędy wiodły ich szlaki. Podejdźcie bliżej do globusu, zaraz wam odpowiem.

— Wikingowie mieszkali jak wiadomo, na Islandii i stamtąd zawędrowali do różnych części Europy. Najbliżej mieli do Norwegii, a stąd wzdłuż wybrzeża do Danii i Niemiec, aby Renem płynąć jeszcze dalej na południe...

Następuje chwila przerwy w wykładzie, po której instruktor poprowadzi dalszy ciąg swego wykładu na nabrzeżu. Nie przeraża go pogoda i wiatr. Dla niego najważniejsze jest to, aby jego słuchacze wszystko należycie pojęli.

*

Mijamy szereg jachtów, opatrzonych i przygotowanych do zimowania na lądzie i docieramy wreszcie do prowizorycznej szopy, z której wyziera kadłub jakiegoś jachtu. Gołe, odarte z poszycia wręgi, świecą jasnym, czystym drewnem. Tkwią w nich jeszcze resztki jakichś śrub czy gwoździ, lecz widać też, że jacht przechodzi generalny remont. Do niedawna leżał jeszcze bezużyteczny na falochronie, ale już w niedługim czasie spłynie na wodę, by służyć młodym żeglarzom.

Tu właśnie widzicie kil. Zajrzyjcie do środka. Jest on skręcony śrubami z drewnianym żebrem. Nad nim widzicie kawałek dennika drewnianego. To właśnie to. Tu zaś wystaje dennik żelazny, do którego specjalnymi bolcami umocowano tzw. falszkil.

— A gdzie się znajdują filary? pada pytanie jednego ze słuchaczy. Instruktor cierpliwie tłumaczy.

— Spojrzyjcie tutaj. Mamy tu listwę, zwaną wzdłużnikiem dolnym. W tym miejscu opiera się na nim filar. Z drugiej burty macie drugi taki filar. Co to są filary wiecie już, prawda?

Kilkadziesiąt metrów dalej, pod podobną szopą kilku junaków pracuje przy czyszczeniu i remoncie podwodnej części kadłuba dużego jachtu typu „Konik”. Jedni zdzierają przy pomocy specjalnych skrobaczek najróżnorodniejsze skorupki drobnych ślimaków i żyjątek morskich, jakimi kadłub porósł w czasie letniego pływania. Inni poprawiają pracę kolegów, czyszcząc poszycie do białości dużymi metalowymi szczotkami. Żmudna to praca, ale za to przyjemnie będzie w lecie pływać na lśniącym świeżą bielą jachcie. Wiedzą o tym przyszli żeglarze i nie żałują sił.

Co chwila zagląda do nich bosman, opiekujący się taborem klubu, udziela uwag, pokazuje, jak należy skrobać, jak czyścić. Wyjaśnia również jak przeprowadza się później uszczelnianie poszycia, jak się przyrządza specjalną farbę do szpachlowania, jakimi farbami należy zaciągnąć podwodną a jakimi nadwodną część kadłuba.

Młodzi junacy chętnie słuchają uwag i wskazówek starego wygi. Przydadzą się im one nie tylko w czasie pływania, lecz i później, w jesieni, kiedy sami będą przygotowywali jednostki do zimowania. Z uśmiechem przyjmują też jego drwinki, gdy coś „nie wychodzi” tak, jak powinno. A bosman przechadza się obok, dogaduje, pokazuje i poprawia.

Gdy jednak znajdzie się sam na sam z instruktorem, powiada krótko: — Będą z nich ludzie.

Gdy mówi to stary wyga, trzeba wam wiedzieć, że znaczy to tyle: Będą pływać, będą dobrze pływać...

sw.

Na zdjęciach od góry: Junacy jednego z gdyńskich oddziałów przysposobienia marynarskiego słuchają z zainteresowaniem wykładu, po którym odpowiadają na pytania instruktora przy tablicy. Często jednak uczą się na jednostkach „z prawdziwego zdarzenia”, poznając ich budowę, uczestnicząc w remontach i pracach konserwacyjnych

Wszystkie zdjęcia: WAF — Uklejewski

WALEK — MARYNARZEM

„Mały" Walek mieszkał na wsi. Taka sobie nieduża, biedna wieś. Walek nie był nawet taki mały — przeciwnie, jak na swój wiek był chłopcem rosłym. Ale wszyscy nazwali go „małym" Walkiem. Dlaczego? Ach, to taka „głupia sprawa". Zaraz Wam opowiem.

„Mały" Walek skończył szkołę podstawową. Pomagał ojcu w gospodarstwie (nawet chętnie), ale czuł, że nie będzie z niego dobry rolnik. Coś go ciągnęło w świat. Ale cóż! Wędrówki po świecie mógł odbywać tylko „w myśli" — bo na inne nie stać go było.

Pewnego dnia — Walek, tak jak i inni chłopcy — usłyszał, że powstaje organizacja „Służba Polsce". Przyjechał jakiś pan, mówił im tam coś — i pojechał; potem przyjechał drugi — i jak to mówią „zrobił" świetlicę. Nawet radio w niej było. I wtedy zaczęło się inne życie dla Walka.

Zapisał się do SP. Słuchał audycji; podobały mu się szczególnie słuchowiska morskie. Postanowił zostać marynarzem. Tylko o tym marzył. Każdą wolną chwilę spędzał nad jeziorem: puszczał zrobione przez siebie łódki. Podróżował w myśli. Raz widział siebie jako kapitana olbrzymiego pasażerskiego statku morskiego — to znów był „admirałem" (słyszał w radio ten wyraz) i na czele swej wojennej floty gromił okręty wroga. Dowodził tą swoją „flotą", przenosił się w inny świat, z którego wyrywało go wołanie ojca lub kolegów: „Bawisz się jakbyś był małym chłopcem" — mówiono mu (stąd przezwisko „Mały" Walek).

Tak, mieli rację. Był tylko małym, bezradnym chłopcem wiejskim, marzącym o zawodzie marynarza.

Morze daleko — a biedny Walek nie wie, jak to zrobić żeby jednak być tym marynarzem. A może tam biednych nie przyjmują?

Idzie Walek do świetlicy SP. W świetlicy grupka junaków coś z zainteresowaniem ogląda. Cóż to takiego. Nowe pismo: „Młody Żeglarz". To coś dla Walka!!! Patrzy na okładkę: uśmiecha się z niej do niego trzech chłopców. Jeden z nich, ten w środku — to nawet trochę podobny do Walka. Serce bije mocno. Walek bierze pismo do ręki. Czyta artykuł od redakcji. Już wie co robić. Biegnie do domu i pisze do redakcji „Młodego Żeglarza" — w dalekiej Gdyni: „Mówcie, tylko szybko jak zostać marynarzem! Wiem, że do tego zawodu trzeba się dobrze przygotować. Ale co mam robić? Odpiszcie koniecznie. „Mały" Walek".

Odpisujemy. I Tobie „Mały" Walku i tym wszystkim, którzy chcą zostać marynarzami. Posłuchajcie!

Wiecie pewnie o tym, że w naszym kraju nie robi się nic z dnia na dzień, tak jak to robią nieporządni gospodarze. Naszym krajem rządzą dobrzy gospodarze — a dobry gospodarz obmyśla naprzód co będzie robił jutro, za tydzień, za rok, a nawet za sześć lat.

Obmyśla wszystko dokładnie i robi plan swoich czynności; krótko mówiąc — w naszym kraju prowadzi się gospodarkę planową.

Słyszeliście też pewnie o tym, że po „planie trzyletnim" nastąpi „plan sześcioletni". Plan ten przewiduje ile wyprodukujemy maszyn, materiałów, żywności; ile wydobędziemy węgla, wybudujemy linii kolejowych, nowych dróg, domów itd. Plan ten przewiduje też ile wybudujemy i zakupimy nowych statków morskich. To ostatnie — tak przypuszczam — bardzo Was interesuje. Myślicie sobie — będzie więcej pływać statków pod polską banderą — będzie potrzeba więcej marynarzy. A przyszli marynarze — to przecież Wy — czytelnicy „Młodego Żeglarza" i zapaleni członkowie Kół Przysposobienia Marynarskiego SP.

O tym jak zostać oficerem Polskiej Marynarki Wojennej — dowiecie się z reportażu z Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej (str. 4). Ja Wam opowiem, jak można zostać marynarzem i oficerem Polskiej Marynarki Handlowej.

Od nowego roku szkolnego (1949/50) szkolnictwo morskie przygotowujące personel pływający dla Polskiej Marynarki Handlowej (PMH), zostanie zreformowane tak, aby każdy zdolny chłopiec, nawet ten, który nie mógł dalej kształcić się po skończeniu szkoły podstawowej — miał otwartą drogę do Szkół Morskich, przygotowujących oficerów dla PMH. Chodzi o to, aby jak najwięcej młodzieży chłopskiej i robotniczej zasiliło kadry oficerskie PMH.

Ilość uczniów w szkolnictwie morskim jest ściśle dostosowana do planu rozbudowy floty handlowej, zakreślonego planem sześcioletnim.

Pierwszą rzeczą, jaką musi uczynić każdy chłopiec, pragnący zostać marynarzem — czy to w Marynarce Wojennej czy Handlowej, a także kandydat na marynarza naszej flotylli rzecznej — to ochotnicze zapisanie się do najbliższego Koła Przysposobienia Marynarskiego SP. W kołach tych będzie przyszły „wilk morski" lub „rzeczny" przechodził wstępne przeszkolenie. Zdolny i wartościowy chłopiec będzie otoczony specjalną opieką i kierowany na dalsze szkolenie do Ośrodków Wojewódzkich lub Centralnych SP.

Kandydaci, pragnący zostać marynarzami PMH — będą kierowani przez Komendę Główną SP na kursy eliminacyjne Państwowego Centrum Wychowania Morskiego (PCWM) — instytucji podległej Ministrowi Żeglugi. Troskę o dalsze losy junaka SP przejmuje na siebie Ministerstwo Żeglugi, któremu podlega Szkolnictwo Morskie.

Junacy, którzy uzyskają na kursie eliminacyjnym dodatnią opinię i złożą egzamin, o którego programie poinformują ich w Kołach Przysposobienia Marynarskiego SP — zostaną przez specjalną Komisję przyjęci na pierwszy rok Szkoły Jungów (marynarzy) PCWM.

Warunkiem przyjęcia do Szkoły Jungów jest ukończenie przynajmniej 7 klas szkoły podstawowej, bardzo dobry stan zdrowia i ukończony 15 a nie przekroczony 18 rok życia.

Po ukończeniu pierwszego roku Szkoły Jungów wszyscy absolwenci uzyskują kwalifikacje, które powinni posiadać chłopcy okrętowi odpowiednich specjalności: pokładowej, maszynowej i hotelowo-gospodarczej, i o ile nie zostaną skierowani na dalsze szkolenie, mogą ubiegać się o pracę w PMH.

Zdolni uczniowie, którzy mają ukończone tylko 7 klas szkoły podstawowej i zdradzają chęć dalszego kształcenia się będą kierowani na drugi i trzeci rok Szkoły Jungów. Ukończenie trzyletniej Szkoły Jungów daje prawo wstępu do Państwowych Szkół Morskich i takie same prawa, jak ukończenie 9 klas szkoły ogólnokształcącej.

Absolwenci pierwszego roku Szkoły Jungów, którzy w momencie wstępowania do szkoły mieli ukończone 9 klas szkoły ogólnokształcącej lub liceum zawodowe I stopnia (mechaniczne lub energetyczne) ew. szkoły równorzędnej — mogą być dopuszczeni do egzaminu wstępnego do Szkół Morskich po pierwszym roku Szkoły Jungów i w wypadku zdania egzaminu uczyć się dalej w PSM.

Absolwenci Szkoły Jungów specjalności pokładowej będą kierowani do Szkoły Morskiej w Szczecinie, kształcącej oficerów-nawigatorów, a specjalności maszynowej — do Szkoły Morskiej w Gdyni, kształcącej oficerów-mechaników.

Obie Szkoły Morskie są dwuletnie, absolwenci tych szkół oprócz uprawnień zawodowych w PMH, będą mieli takie same prawa jak absolwenci liceów zawodowych II stopnia — a więc także prawo wstępu na wyższe uczelnie.

Ponieważ dotychczasowy program PSM został podzielony między Szkołę Jungów — Państwowe Szkoły Morskie — i wyższe kursy (kapitańskie i inżynierskie) — do Szkół Morskich będą przyjmowani tylko absolwenci Szkoły Jungów.

Nauka, utrzymanie i umundurowanie zarówno w Szkole Jungów jak i w Szkołach Morskich — na koszt Państwa.

Do potrzeb planu sześcioletniego dostosowane też będzie szkolnictwo rybackie (Szkoła Rybaków Dalekomorskich). Napiszemy o tym później.

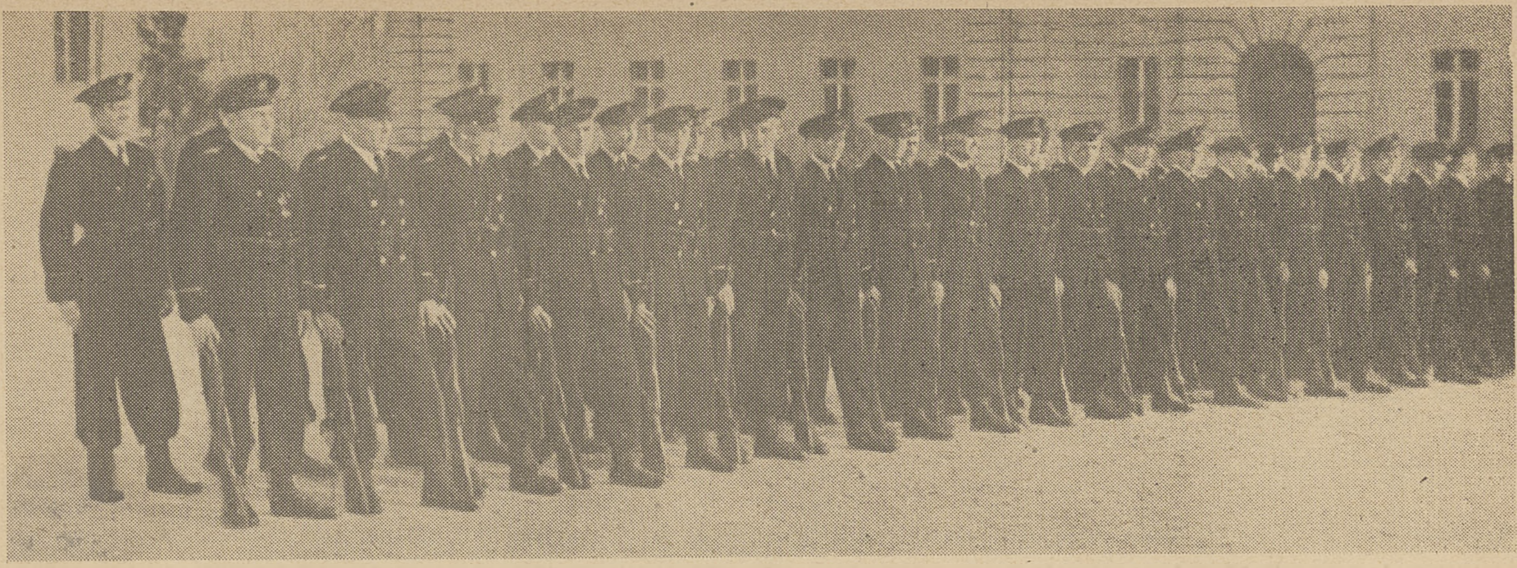
Szczegółowe warunki przyjęcia do Szkoły Jungów ogłoszone będą w najbliższych numerach „Młodego Żeglarza".

Czy teraz wiesz „Mały" Walku — co robić?

B.



Rys. Sierecki



U KURSANTÓW W O.S.M.W.

Czy wiecie co to jest OSMW? Nie? Po prostu — OFICERSKA SZKOŁA MARYNARKI WOJENNEJ. Dla wielu z Was, Czytelnicy, jest to szczyt młodzieńczych marzeń, cel, do którego uparcie dążycie. Wielu z Was pragnęłoby się dowiedzieć, jak żyją, jak pracują i czego się uczą kursanci w OSMW. Postaramy się dać Wam na te wszystkie pytania odpowiedź. Po prostu przejdziemy wspólnie drogę, jaką musi przejść każdy z kursantów, nim zdobędzie odpowiednie wykształcenie fachowe. Patrzcie więc uważnie...

*

Pewnego dnia, nie wiem, czy było to wiosną czy też jesienią, dziedziniec przed OSMW zapełnił się młodymi ludźmi w cywilnych ubraniach, z najróżnorodniejszymi paczkami paczuszkami i i teczkami w ręku. Chodzili grupkami, coś między sobą poszeptując, obserwowali przy tym uważnie każdego wychodzącego z gmachu marynarza, każdego kursanta ze starszego rocznika. Byli to kandydaci do OSMW, przybyli tu na wstępny egzamin i na specjalne badania lekarskie.

Wprowadzono ich wreszcie do środka. Po odczytaniu listy obecności, podzielonych na grupy, skierowano na badania lekarskie. Była to jakby wstępna eliminacja, bo wiadomo, w marynarce zdrowie bez zarzutu, to grunt! Wyszły tu na jaw wszystkie starannie ukrywane usterki słuchu, wzroku, budowy ciała. Nie pomagały błagalne prośby i zapewnienia; lekarz wszystko potrafił odkryć. Ze smutnym westchnieniem odchodzili ci nieliczni, których uznano za nie nadających się do służby na morzu...

Badanie lekarskie było zaledwie skromnym wstępem do właściwego egzaminu sprawdzającego. Kolejno, grupami, wchodzili więc młodzi chłopcy do sal egzaminacyjnych, siadali przy stołach i pod okiem kursantów starszego rocznika pisali wypracowania, rozwiązywali zadania arytmetyczne i geometryczne.

To jednak nie wszystko. Czekał ich jeszcze egzamin ustny wobec całej komisji egzaminacyjnej. Niejednemu z nich robiło się zimno i gorąco na myśl o tym egzaminie, ale starali się okazać, że oni są całkowicie pewni...

Ogłoszono wyniki. Szczęśliwców przyjętych do OSMW skierowano do podstawowej szkoły sztuki wojskowej: na przeszkolenie rekruckie.

*

W kadrze Mar. Woj. przyszli oficerowie otrzymali marynarskie mundury, podzielono ich na plutony, dano broń i rozpoczęły się pierwsze lekcje żołnierskiej służby. Wszystko trzeba zaczynać od podstaw; wiadomości były tak nowe i obszerne, że niejeden z kursantów łamał sobie porządnie głowę, nim sobie wszystko zapamiętał i przyswoił.

Najmilsze były jednak zawsze ćwiczenia. Początkowo wszystko, nawet przepisowe trzymanie karabinu, szło strasznie ciężko. Od czego jednak młode głowy! To też po kilku tygodniach chłopcy potrafili się już czołgać jak należy, potrafili celować i strzelać; chwyty bronią wykonywali wspaniale!

Nie zaniedbywali też i teorii. Codzienne wykłady zapoznawały ich coraz dokładniej ze służbą wojskową, z regulaminami, ze sposobami walki z nieprzyjacielem na lądzie, robiły z nich żołnierzy.

Po uroczystym otwarciu roku szkolnego i przysiędze rozpoczął się okres pobytu w szkole, który wypełniają nauka i zajęcia praktyczne na jednostkach. Czegóż się uczą kursanci w OSMW?

Przede wszystkim uzupełniają wiadomości ogólne. Jest wśród nich wielu synów chłopskich i robotniczych, którzy nie zawsze mieli odpowiednie warunki, aby skończyć więcej, niż szkołę powszechną. Wielu z nich od wczesnej młodości musiało pomagać w utrzymaniu rodziny. Oni to mają obecnie najwięcej pracy, ale dzięki pomocy bardziej zaawansowanych kolegów i wykładowców dają sobie coraz lepiej radę.

Poza uzupełnieniem wiedzy ogólnej uczą się już nawigacji, zapoznają się też teoretycznie z okrętem, jego budową, z tym wszystkim, co musi wiedzieć oficer.

W czasie kampanii letniej pierwszą zaprawą o charakterze żeglarskim jest wiosłowanie na barkasach. Sprawdzianem opanowania teorii jest jednak zawsze pierwszy rejs, na prawdziwym okręcie...

*

Najlepszą „szkołę" otrzymują młodzi adepci podczas rejsów szkolnych na żaglowcu. Nasza Marynarka Wojenna posiada piękny żaglowiec do szkolenia, ORP „Iskra". Na nim właśnie wyszli kursanci OSMW na swój pierwszy rejs, na swą pierwszą praktyczną lekcję.

Przez kilkanaście dni bez przerwy pływali pod żaglami, przy dobrej i złej pogodzie. Uczyli się stawiać żagle, skracać je, pracowali na rejach i cegiełkowali pokład. (Bez tego podobno nie można rozpocząć kariery marynarza). Odbywali normalną służbę pokładową, wachta po wachcie, uczyli się praktycznie sygnalizacji w warunkach służby na morzu.

Równocześnie zaś zapoznali się z portami naszego wybrzeża, poznali jak się do nich wchodzi, jakie mają światła rozpoznawcze w nocy, w jaki sposób można je rozpoznać w dzień.

Nauczyli się sumiennie i punktualnie wypełniać swe obowiązki, bo poznali, jak wielkie ma to znaczenie dla normalnego biegu służby, bez względu na pogodę i stan morza. Niejeden raz w czasie wysokiej fali, „karmili" poczciwe bałtyckie dorsze, niejeden raz przyjmowali służbę, stojąc ledwie na nogach po ataku „morskiej choroby", ale w ten właśnie sposób uczyli się twardego życia na okręcie.

Wracający z ćwiczeń niszczyciel ORP „Błyskawica" mija właśnie redę portu.



Skończyła się kampania, kursanci wrócili do nauki w szkole, aby w dalszym ciągu zdobywać wiadomości teoretyczne. Znów zaczęły się wykłady, pisanie zadań i wypracowań. Nowy rok szkolny miał ich teoretycznie przygotować do nowego okresu praktyki, tym razem już nie na okręcie szkolnym a na jednostce wojennej, z prawdziwego zdarzenia jak mówili.

Nieraz wielu z nich szło do portu wojennego, aby popatrzeć na stojącą u nabrzeża „Błyskawicę", by się nie wiedzieć który raz z rzędu przyjrzeć jej sylwetce. Na takim okręcie każdy z nich chciał przecież pełnić w przyszłości służbę.



Nie myślcie, że to ćwiczenia akrobatyczne kursantów: To po prostu czyszczenie dział.

Później sylwetka „Błyskawicy" była może niejeden raz bodźcem do intensywniejszej pracy w szkole, do jak najlepszego opanowania materiału, tak pieczołowicie gromadzonego w coraz bardziej pęczniejących zeszytach i brulionach szkolnych, a który trzeba było mieć także utrwalony w pamięci na całe życie.

*

Już w czasie pierwszego szkolnego pływania przekonali się przyszli oficerowie, jak bardzo trzeba mieć teorię w pamięci. Toteż, gdy zostali po raz drugi zaokrętowani na różnych jednostkach naszej floty, zdawali praktyczny egzamin z ostatniego okresu nauki, zdawali celująco.

Były to egzaminy w czasie normalnej pracy na okręcie, zarówno w porcie jak i na morzu. Teraz trzeba już było umieć nie tylko posługiwać się mapą morską, czytać ją niby książkę. Trzeba było znać locję, meteorologię, trzeba było znać „po kolei i na wyrywki" język morski — sygnalizację, wiedzieć wszystko, co należy do dewiacji.

Wiele czasu i pracy zajmowało też kursantom zdobywanie wiadomości praktycznych z dziedziny wojny na morzu, boć to przecież ma być ich chleb powszedni po wyjściu ze szkoły. Uczyli się więc celować i strzelać, uczyli się trałować zagrożone akweny, pełnić służbę w warunkach wojennych.

*

Przez cały czas pobytu w szkole wolne od nauki czy zajęć chwile spędzają kursanci OSMW w szkolnej czytelni, bibliotece czy świetlicy, czytając, dokształcając się lub spędzając czas na rozrywkach. Nie zapominają też o sporcie, który w szkole stoi specjalnie wysoko. Wszystkie dyscypliny mają tu swych zwolenników, od piłki nożnej i koszykówki do pływania i biegów. Sport to nie tylko zdrowie. Dla nich sport jest doskonałym przygotowaniem do ciężkiej, odpowiedzialnej służby na morzu. Wśród nich jest wielu uczestników mistrzostw sportowych Wojska Polskiego, tych, dzięki którym Marynarka Wojenna zdobyła pierwsze miejsce.

Kursanci biorą również bardzo żywy udział w życiu społecznym. Nawiązali wiele kontaktów z ludnością cywilną i młodzieżą szkolną. Utrzymują łączność z robotnikami Wybrzeża, boć sami są przecież synami ludu, obrońcami jego życia i praw, obrońcami morskich granic Polski Ludowej.

Wielu z Was, młodzi Czytelnicy, marzy zapewne o służbie w Mar. Woj. Nieraz oglądacie fotografie naszych okrętów wojennych i myślicie, na którym z nich będziecie w przyszłości pełnili służbę. Pamiętajcie wszakże o jednym: musicie swą pracą i nauką zasłużyć sobie na skierowanie do Marynarki Wojennej, zbrojnego ramienia Polski Ludowej na morzu.

Dobrze — zapytacie. Ale jak się do tej Szkoły dostać. Chyba bardzo trudno?

No — nie można powiedzieć żeby dostanie się do OSMW było łatwe. A jak do niej trafić? — O tym powiedzą Wam w najbliższej Rejonowej Komendzie Uzupełnień — i w „SP".

STANISŁAW WOLIŃSKI

Fotografie: Ppor. J. Popławski (2)
WAF — Uklejewski (2)

Oto wachta ukończyła przed chwilą służbę i przeniosła się do pomieszczeń, gdzie można przeczytać codzienną prasę, podzielić się wrażeniami ze służby lub po prostu odpocząć.



Z CYKLU: SŁAWNI LUDZIE MORZA

ADMIRAŁ MAKAROW



Przeglądając karty wielowiekowej historii floty rosyjskiej, widzimy, że wychowała ona wielu utalentowanych, po dziś dzień słynnych dowódców, którzy swą pracą i działalnością, swą wiedzą i zwycięstwami rozsławili imię rosyjskiego marynarza.

Młoda flota radziecka, która w walce wykuwała swą historię, nie tylko nie odrzuciła tych pięknych, wielkich tradycji, ale je kontynuuje i dalej rozwija, a nazwiska i czyny wielkich admirałów tej miary co Nachimow, Uszakow, Sieniawin, Nazariew czy Makarow są bardzo dobrze znane każdemu marynarzowi radzieckiej floty.

Z działalnością i czynami jednego z tych wielkich ludzi, admirała STEFANA OSIPOWICZA MAKAROWA, postaramy się Was, młodzi Czytelnicy, pokrótce zapoznać.

Makarow urodził się sto lat temu — 8. I. 1849 r. w Nikołajewie, gdzie spędził pierwsze lata swego życia. Lecz już w roku 1858 widzimy go w szkole szturmanów w Nikołajewsku nad Amurem, dokąd przeniosła się jego rodzina. Tu zdobywszy podstawowe wiadomości o służbie na morzu, Makarow poświęcił się jej bez reszty.

Pierwszym dziełem, które zwróciło nań uwagę przełożonych, było obmyślenie i zastosowanie sposobu uszczelniania podwodnej części kadłuba, gdy ten ulegnie uszkodzeniu. Przez pewien czas Makarow przeprowadzał intensywne badania, aż wreszcie ujrzał światło dzienne tzw. „Plaster Makarowa", znany później szeroko na świecie.

Czując głód wiedzy, jesienią 1886 roku wypłynął Makarow na pokładzie korwety „Witiaź" w rejs naukowo-badawczy naokoło świata. W ciągu 33 miesięcy żeglugi statek przebył 59 tysięcy mil morskich, zbierając bardzo bogate materiały naukowe. Powstało z nich nowe dwutomowe dzieło o hydrologii — „Witiaź" i „Ocean Spokojny".

Po powrocie zaprojektował i zbudował pierwszy oceaniczny lodołamacz — „Jermak" — który miał przeprowadzać statki w Arktyce. Odbył na nim kilka rejsów próbnych, które dały bardzo wiele doświadczeń co do sposobu budowania lodołamaczy.

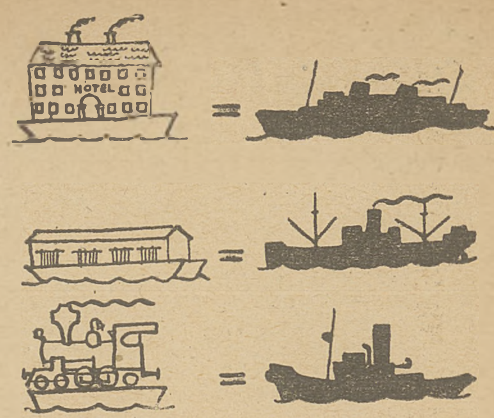
Wybuchła wojna rosyjsko-japońska, rozpoczęta w nocy 9 lutego 1904 roku zdradzieckim napadem japońskiej floty na bazę w Port Artur. W tej krytycznej sytuacji powierzono Makarowowi dowództwo floty Oceanu Spokojnego. W niespełna miesiąc po pierwszym napadzie japońskim znalazł się on w Port Arturze, i obejmując dowództwo przeniósł się na pancernik „Pietropawłowsk" — swój okręt flagowy.

Wojna trwała. Dnia 13 kwietnia 1904 roku nie powrócił do bazy jeden z patrolujących torpedowców rosyjskich, który został zaatakowany przez jednostki japońskie. Na wieść o tym pośpieszył mu na pomoc „Pietropawłowsk", a wraz z nim cała flota rosyjska, którą Makarow próbował wyprowadzić poprzez blokadę na morze. Manewr się niestety nie udał, flota zawróciła do Port Artura. Nie wrócił tylko pancernik „Pietropawłowsk", który zatonął na minie. Z 600 ludzi załogi ocalało zaledwie 90. Wraz ze swymi marynarzami zginął równierz admirał Makarow.

Tak zginął ten prosty, pełen poświęcenia człowiek, prawdziwy marynarz, dla którego dobro służby i floty było najwyższym nakazem. Flota rosyjska straciła wybitnego fachowca w dziedzinie artylerii morskiej, naukowca i konstruktora, a jej marynarze opiekuna, gospodarza i ojca, jakim Makarow był dla nich przez całe swe życie.

Toteż dziś postać admirała Makarowa jest wzorem dla radzieckich marynarzy, a jeden z pięknych okrętów floty radzieckiej nosi jego imię.

CO TO JEST STATEK



STATEK I DOM

Na pytanie „Co to jest statek?" można odpowiedzieć krótko — to pływająca konstrukcja budowlana. Podobnie jak na pytanie „Co to jest dom?" — odpowiedź będzie brzmiała — dom to konstrukcja budowlana stojąca na lądzie.

W obu tych odpowiedziach przez określenie „konstrukcja budowlana" rozumiemy pomieszczenie oddzielone od świata zewnetrznego i zabezpieczone przed jego wpływami (przed zimnem, deszczem, wiatrem itp.).

Domy dobrze znamy. Żyjemy w nich i korzystamy z ich wnętrz dla różnych celów.

O statkach na ogół niewiele wiemy — tyle, co dojrzeć można z fotografii lub rysunku.

Wykorzystajmy wiec to podobieństwo dla zdobycia elementarnej wiedzy o statkach przez porównywanie ich do znanych nam domów.

KONSTRUKCJA STATKÓW

Statek borykający się na morzu z falą i wiatrem spełnia swe zadanie w znacznie cięższych warunkach niż dom, stojący spokojnie na ziemi, którego nic nie podrzuca, nie przechyla na wszystkie strony, nie usiłuje wywrócić.

Statek musi być przeto odpowiednio silnie zbudowany. Nie wystarczą szczelne ściany (zwane na statku b u r t a m i), szczelny, płaski dach (czyli p o k ł a d) i szczelne d n o. Trzeba im nadać sztywność i wytrzymałość przy pomocy wiązań wewnetrznych, stanowiących jakby szkielet statku.

Do najważniejszych wiązań należą:

s t ę p k a — biegnąca przy dnie wzdłuż statku i przechodząca na dziobie w d z i o b n i c ę, a na r u f i e (czyli na tyle statku) w t y l n i c ę,

d e n n i k i — zmocowane poprzecznie do stępki i nadające odpowiednią sztywność poszyciu dna,

w r ę g i — będące przedłużeniem denników i wzmacniające poszycie burt,

p o k ł a d n i k i — łączące wregi z obu burt i służące za oparcie i usztywnienie pokładu,

w z d ł u ż n i k i — biegnące wzdłuż wreg lub pokładników.

Wszystkie te wiązania — gdyby statek odwrócić dnem do góry — przypominają wiązary zwykłego dachu, na których spoczywa „poszycie" z dachówek lub blachy. Belka szczytowa, tzw. kalenica to niby stępka, spadziste krokwie — to wręgi, łaty biegnące po krokwiach równolegle do kalenicy — to wzdłużniki, można by się nawet dopatrywać pokładników w belkach stropowych, na których leży podłoga strychu. Wszystko to możecie sprawdzić na strychu rodzinnego domostwa.

MATERIAŁY DO BUDOWY STATKU

Dawniej budowano statki z drewna tak jak domy. Na wiązania szkieletu używano kloców i belek dębowych, poszycie pokładu, burt i dna robiono z desek, uszczelnionych pakułami.

Jeszcze teraz niektóre małe statki, np. kutry rybackie budowane są w ten sposób.

Obecnie do budowy statków używa się prawie wyłącznie stali. Z belek stalowych podobnych do szyn, tzn. k s z t a ł t o w n i k ó w i grubej, odpowiednio wyciętej blachy powstają wiązania szkieletu, a z wielkich arkuszy blachy o grubości kilku do kilkunastu milimetrów — poszycie całego kadłuba.

Kształtowniki i blachy łączy się n i t a m i (które można obejrzeć na każdej lokomotywie) lub przez s p a w a n i e. Wszelkie połączenia muszą być bardzo szczelne, żeby woda nie przeciekała do wnętrza.

Stalowy kadłub maluje się starannie, gdyż stal nie pokryta farbą zniszczałaby od rdzy.

NAPĘD

Kadłub statku nie tylko tworzy bezpieczne wnętrze, tak jak dom, ale musi także posiadać zdolność poruszania się po rozległych obszarach mórz. Trzeba więc statek wyposażyć w środek napędu.

Dawniej służyły do napędu wiosła, potem — żagle rozpinane na masztach, obecnie — ś r u b a umieszczona na rufie, która wirując i „wkręcając się" szybkimi obrotami w wodę pcha naprzód cały statek.

Do obracania śruby potrzebny jest silnik, sprzężony z wałem, wyprowadzonym przez specjalnie uszczelniony otwór na zewnątrz. Na tym zewnętrznym końcu walu osadzona jest śruba. Są statki z 1, 2 lub więcej śrubami i tyluż wałami i silnikami.

Jako silniki napędowe stosowane są na statkach:

m o t o r y D i e s l a, które — oczywiście w znacznie mniejszych rozmiarach — obejrzeć można w niejednym samochodzie ciężarowym lub ciągniku,

m a s z y n y p a r o w e — takie jak na lokomotywie,

t u r b i n y p a r o w e — używane także w większych elektrowniach.

Tę część wnętrza odgrodzoną od reszty statku, gdzie ustawiony jest silnik wraz z pomocniczymi urządzeniami, nazywamy m a s z y n o w n i ą. Gdy statek posiada maszynę parową lub turbinę — przylega do maszynowni k o t ł o w n i a, w której ustawione są kotły opalane węglem lub ropą, wytwarzające parę do poruszania tłoków w cylindrach maszyny parowej lub skrzydełek turbiny. W pomieszczeniu zwanym z a s o b n i ą znajduje się zapas węgla lub ropy do opalania kotłów lub też ropy do zasilania motoru.

KIEROWANIE STATKIEM

Na rufie znajduje się s t e r, którego odchylenia zwracają statek w pożądanym kierunku. Ciężki, wielki ster obraca specjalna maszyna, działająca zgodnie z ruchami lekko obracającego się k o ł a s t e r o w e g o, umieszczonego w s t e r o w n i w najwyższej nadbudówce, skąd rozciąga się najszersze pole widzenia. Tu i w sąsiednich pomieszczeniach znajdują się wszelkie przyrządy, potrzebne do kierowania ruchem statku, wyznaczania jego drogi i określania jego pozycji na morzu.

MIESZKANIA ZAŁOGI

Mówiąc o tajemniczych śrubach, sterach i kotwicach, odbiegliśmy od porównań z domem.

Wracamy do nich, zaglądając do tej cześci wnętrza statku, gdzie znajdują się mieszkania załogi — wspólny dom zespołu pracowników, którzy na kolejnych dyżurach (wachtach) troszczą się o całość statku, obsługę wszystkich jego urządzeń i maszyn oraz prowadzenie go do wytkniętego celu.

Pomieszczenia załogi znajdują się czasem pod pokładem, czasem w nadbudówkach, wznoszących sie ponad pokład główny na rufie, środku lub dziobie statku.

Mało tu miejsca. Pokoiki sypialne (tzw. k a b i n y), kuchnia, jadalnia, łazienka są ciasne, ale niczego tu nie brak. Mając zapasy w spiżarni i wodę do picia w zbiornikach można płynąć całymi tygodniami bez oglądania lądu.

Od tej strony statek przedstawia się jak dobrze zaopatrzone, samowystarczalne gospodarstwo, mogące wytrzymać długotrwałe odcięcie od świata.

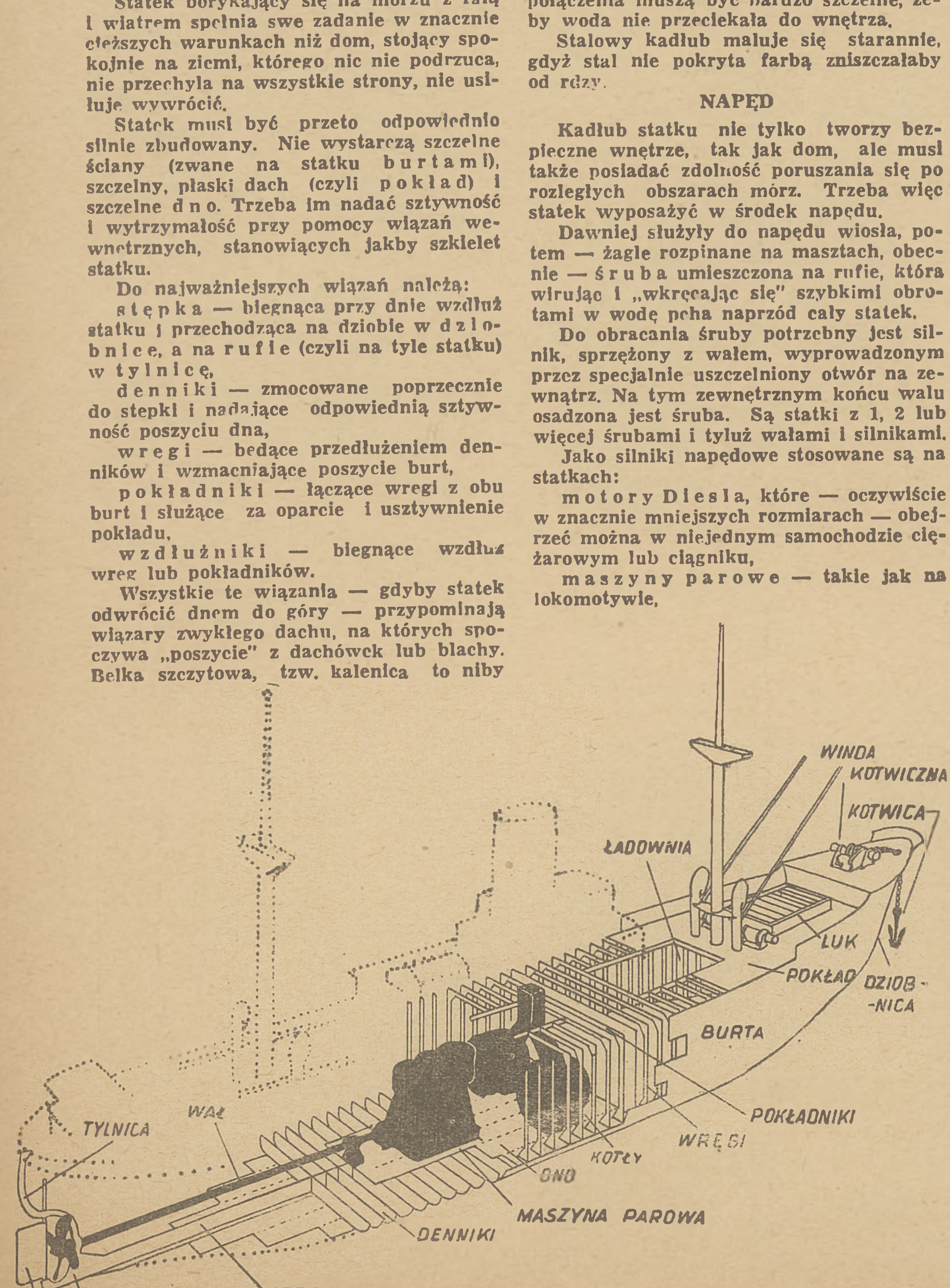
RODZAJE STATKÓW

Szczupłość mieszkań załogi spowodowana jest chęcią wykorzystania wnętrza przede wszystkim do celów handlowych a więc przewozu ludzi lub towarów.

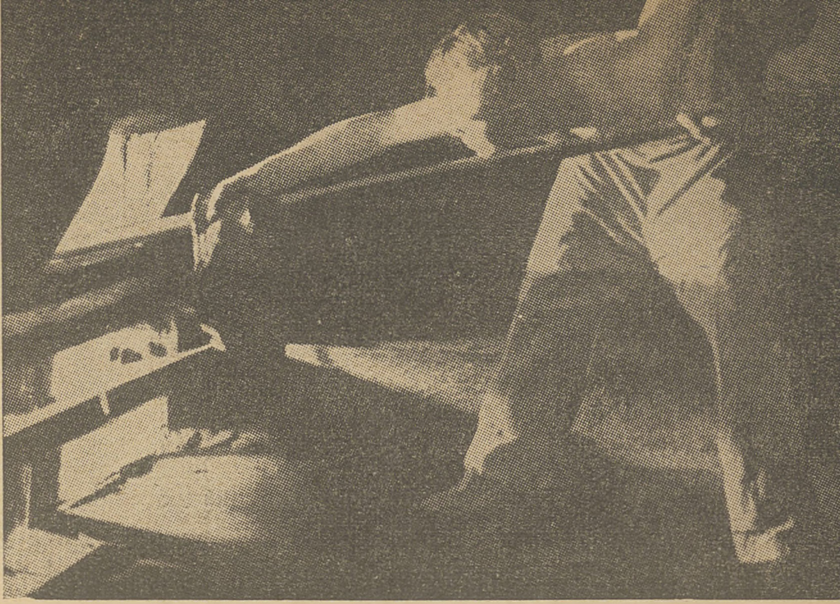
Zadania handlowe statku mogą być rozmaite. Stosownie do przeznaczenia statku urządzane bywają wnetrza i stąd wynikają różnice między statkami.

Jeżeli zadaniem statku jest przewożenie pasażerów na duże odległości — całą wolną przestrzeń pod pokładem i ogromne nadbudówki urządza się jak wielki, komfortowy hotel z restauracjami, barami, dancingami, palarniami itp. Taki pływający hotel (np. nasz „Batory") tym się różni od warszawskiego „Hotelu Bristol", że ła-

(dok. na str. 15)



ZAŁOGA MASZYNOWA



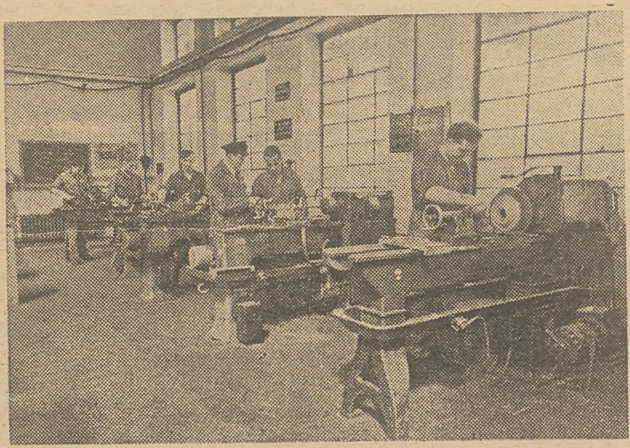
KIEDY MYŚLICIE O MARYNARZACH — TO WYOBRAŻACIE ICH SOBIE PRAWDOPODOBNIE — JAKO WIELKICH CHŁOPCÓW Z NIEODŁĄCZNĄ FAJKĄ W ZĘBACH; TAKI MARYNARZ MOŻE W/G WAS STAĆ PRZY STERZE — LUB WPATRYWAĆ SIĘ W „MODRĄ DAL" Z „BOCIANIEGO GNIAZDA". NIKT Z WAS NA PEWNO ANI PRZEZ CHWILĘ BY NIE POMYŚLAŁ, ŻE TEGO ZASMOLONEGO WĘGLARZA, KTÓREGO WIDZICIE NA ZDJĘCIU OBOK, MOŻNA NAZWAĆ MARYNARZEM. W TAKIEJ POSTACI NA PEWNO SOBIE NIKT Z WAS MARYNARZA NIE WYOBRAŻAŁ. ALE WIERZCIE MI — MŁODZI CZYTELNICY (CI STARSI TEŻ!), ŻE ZAŁOGA MASZYNOWA — DO KTÓREJ TEN WĘGLARZ NALEŻY — TO TEŻ MARYNARZE. I TO „CAŁĄ GĘBĄ" MARYNARZE! „MASZYNOWCY" — TO SAMI MOROWCY: PRACOWICI, WYTRZYMALI, SUMIENNI. I CHOĆ NIE PATRZĄ W MODRĄ DAL I NIE MAJĄ „TWARZY SPALONYCH PRZEZ SŁOŃCE I WIATR" — SĄ PRAWDZIWYMI MARYNARZAMI — BARDZO DUMNYMI Z PRZYNALEŻNOŚCI DO „PODPOKŁADOWCÓW".

Z poprzedniego numeru dowiedzieliście się, jak pracuje i do czego jest potrzebna na statku załoga hotelowo-gospodarcza. Bardzo to ważna załoga: od jej sprawnego działania zależy dobre samopoczucie całej załogi i pasażerów — o ile oczywiście pogoda nie psuje zbytnio tym ostatnim apetytów. W czasie sztormu — bardziej „wrażliwym" ludziom mogą nie smakować najlepsze smakołyki.

W czasie, kiedy pasażerowie spacerują po pokładach, opalają się, bawią, śpią, tańczą — głęboko, prawie na dnie statku — pracuje załoga maszynowa. Maszyny muszą stale pracować; od ich sprawnego działania zależy los statku i znajdujących się na nim ludzi.

Ciężka jest praca załogi maszynowej: gorąco, hałas, zapachy smarów, pył węglowy — to „atmosfera", w której ta załoga pracuje.

PAŃSTWOWA SZKOŁA MORSKA
W GDYNI



Z artykułu o załodze maszynowej dowiedzieliście się, jak ważną funkcję na statku spełnia ta załoga.

Jasną jest rzeczą, że kierownicy tej załogi, tzn. oficerowie - mechanicy muszą być bardzo starannie szkoleni — aby mogli sprostać swojemu ważnemu zadaniu.

Państwowa Szkoła Morska w Gdyni jest uczelnią przygotowującą Polskiej Marynarce Handlowej kadry oficerów-mechaników.*)

Uczniowie tej szkoły dobrze muszą się napracować — nim dostaną upragniony dyplom. Aby zostać dobrym mechanikiem — trzeba mieć nie tylko dobrą głowę — ale także sprawne ręce. Toteż w programie nauczania w PSM w Gdyni pokaźną ilość godzin przeznacza się na zajęcia warsztatowe. Popatrzcie — jak to przyszłe „wilki morskie" i „zdobywcy mórz" — oddają się „przyziemnym" pracom w warsztatach szkolnych.

Tak, tak. W życiu nowoczesnego marynarza przygody zajmują najmniej miejsca!

*) Droga do osiągnięcia stopnia oficerskiego w załodze maszynowej nie musi wieść poprzez szkołę morską; są jeszcze inne drogi, którymi marynarz może „dotrzeć" do stopnia oficerskiego. Napiszemy o nich później.

Naturalnie, inaczej wygląda praca załogi maszynowej na parowcu — a inaczej na motorowcu.

Ciekawi was pewnie, jakie to specjalności istnieją w załodze maszynowej. Zaraz się dowiecie.

Na czele całej załogi maszynowej stoi starszy mechanik. Jest on odpowiedzialny za sprawne działanie motorów lub maszyn głównych i wszystkich mechanizmów pomocniczych jak prądnice, urządzenia chłodnicze, wentylacyjne, pompy itp.

Starszy mechanik musi być bardzo doświadczonym oficerem, gdyż na morzu, w razie jakiegoś uszkodzenia, może on liczyć tylko na własne siły. Po kapitanie statku jest to stanowisko najodpowiedzialniejsze.

Do pomocy ma starszy mechanik przeważnie trzech oficerów - mechaników, których tytuły funkcyjne są następujące: drugi (względnie trzeci, czwarty) mechanik.

Pełnią oni kolejno wachty maszynowe i są odpowiedzialni za należyty dozór wszystkich maszyn w czasie swojej wachty; starszy mechanik przydzielić może ponadto każdemu z nich pod opiekę stałą pewne urządzenia np. chłodnię.

Do stanowisk oficerskich zalicza się też asystentów maszynowych, elektrotechników i asystentów elektrotechnika. Oficerowie załogi maszynowej mają do pomocy innych członków tej załogi.

Na statkach parowych będą to starsi palacze, palacze smarownicy i węglarze (trymerzy) — a na motorowcach odpowiednia liczba motorzystów i młodszych motorzystów.

Nie trudno wam domyśleć się, co robi na statku palacz, smarownik lub motorzysta. Ale co tam robi węglarz? Chyba nie sprzedaje węgla?

Na pewno nie. Węglarz musi podrzucić palaczowi z zasobni (bunkrów) wystarczającą ilość węgla. Jeżeli chcecie spróbować jak to „smakuje" — to poprzerzucajcie przez gródź węgiel w piwnicy (uważać na rodziców!). Poznacie wtedy „smak" pyłu węglowego. Nie myślcie, że już wiecie, co to praca trymera. Wasza piwnica musiałaby „skakać" z Wami do góry i na dół, przechylać się na boki — no i temperatura w niej musiałaby być odpowiednio wysoka. W tych warunkach węglarz musi pracować bez przerwy 4 godziny — a 8 godzin na dobę.

Marzyliście na pewno o dalekich podróżach po morzach dalekich i „gorących". Pomyślcie teraz — jak się czuje palacz i węglarz w kotłowni parowca przechodzącego przez równik!

Załoga maszynowa musi odznaczać się wyjątkową pracowitością i sumiennością: maszyny nie znoszą zaniedbań. Toteż załoga maszynowa wie, jakie jest jej znaczenie. „Bez nas statek nie pójdzie" mówią o sobie.

O załodze pokładowej można powiedzieć, że jest mózgiem, który kieruje statkiem.

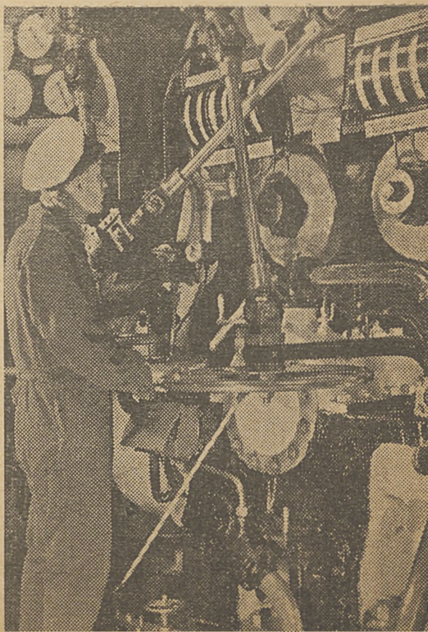
Maszyny — to serce statku. „Serce" to ożywia statek i nadaje mu ruch; załoga maszynowa dba o to, aby — to „serce" biło prawidłowo.*)

J.

*) Węglarz, po 12 miesiącach pracy na morskich statkach handlowych — może (ale nie musi) zostać awansowany do palacza.

Palacz, po przepływaniu przynajmniej 24 miesięcy na statkach PHM może zostać smarownikiem.

Na wyższe stanowiska w załodze maszynowej wymagane jest ukończenie odpowiedniej szkoły i odbycie praktyki lub — dłuższej praktyki i specjalnego kursu.



CHINY

Chiny — kraj ludu kwiecistego środka — w języku chińskim Czang-Hua-Min-Kuo — są drugim co do wielkości, po ZSRR, krajem na świecie. Zajmują one obszar 4 289 tysięcy mil kwadratowych, od gór Pamiru aż po Ocean Spokojny i od Amuru po Zatokę Tonkińską. Mieszka tu 400 milionów ludzi, czyli, że wśród każdych pięciu — sześciu mieszkańców ziemi jeden jest Chińczykiem.

Piękny to kraj i bogaty. Posiada olbrzymie złoża węgla, rudy żelaznej, naftę, gazy ziemne, a także poszukiwane i cenione w przemyśle metale kolorowe: wolfram, mangan, antymon i cynę. Dobra lessowa ziemia sprzyja uprawie wszystkich rodzajów zbóż, trzciny cukrowej i nasion oleistych. Uprawia się tu także na szeroką skalę ryż i herbatę oraz bawełnę.

Wszystkie te bogactwa naturalne sprzyjają rozwojowi życia gospodarczego i przemysłu w Chinach, mimo to nie są one należycie i we właściwy sposób wykorzystywane. Zapytacie: dlaczego?

Zacofanie i niedorozwój ekonomiczny Chin są wynikiem ekspansji przemysłowej i finansowej państw kolonialnych, które szukają źródeł surowcowych dla swego przemysłu z jednej strony, z drugiej zaś, goniąc za rynkami zbytu gotowych już produktów, upodobały sobie w szczególny sposób państwo chińskie, chcąc zeń gwałtem niemal zrobić własną kolonię. To też zarówno przemysł chiński,



Mao-Tse-Tung, wódz Chin Ludowych

jak i rolnictwo nie mogły się należycie rozwinąć, wpadając w okres chronicznego kryzysu i zależności od zagranicznego kapitału.

Ogromna większość ludności Chin, to wieśniacy. Nie mogąc utrzymać się z uprawy posiadanych drobnych skrawków ziemi, szukają oni zajęcia w przemyśle. Tu jednak możliwości zatrudnienia nie są również zbyt wielkie. Skutkiem tego miliony Chińczyków cierpiały nędzę i głód. Aby żyć, chwytali się oni każdej pracy, nawet najcięższej — pracy kulisa. Nic więc dziwnego, że w roku 1931, osiemnaście lat temu, głodowało 70 milionów chłopów, czyli co piąty Chińczyk był głodny! Jeśli dodacie do tej cyfry biednych kulisów i robotników w miastach, którym wiedzie się podobnie, otrzymacie obraz sytuacji gospodarczej tego pięknego, bogatego kraju.

Do roku 1912 władzę w Chinach sprawował cesarz; obalono go jednak, ustalając władzę ludową. Pierwszym prezydentem młodej Republiki Chińskiej został znany reformator i bojownik o sprawiedliwość społeczną, dr Sun-Jat-Sen.

Rozumiał on jak bardzo są Chiny uzależnione od wielkich mocarstw kolonialnych: Anglii, Holandii, Francji i Stanów Zjednoczonych. To też opracował plany oswobodzenia państwa od tej niepożądanej ekspansji przez rozbudowę własnego przemysłu oraz przez oddanie ziemi tym, którzy ją uprawiają — to jest chłopom.

Niestety, nie zdołał Sun-Jat-Sen urzeczywistnić swych planów. Kiedy bowiem w roku 1912 powstał Kuomintang, tak zwana „Partia Narodowa", zaczęły do niej napływać elementy przeciwne tej wielkiej reformie i przeszkodziły one ostatecznie w jej realizacji. W latach późniejszych sytuacja pogorszyła się jeszcze bardziej, gdy następni prezydenci poddali się wpływom zagranicznych imperialistów.

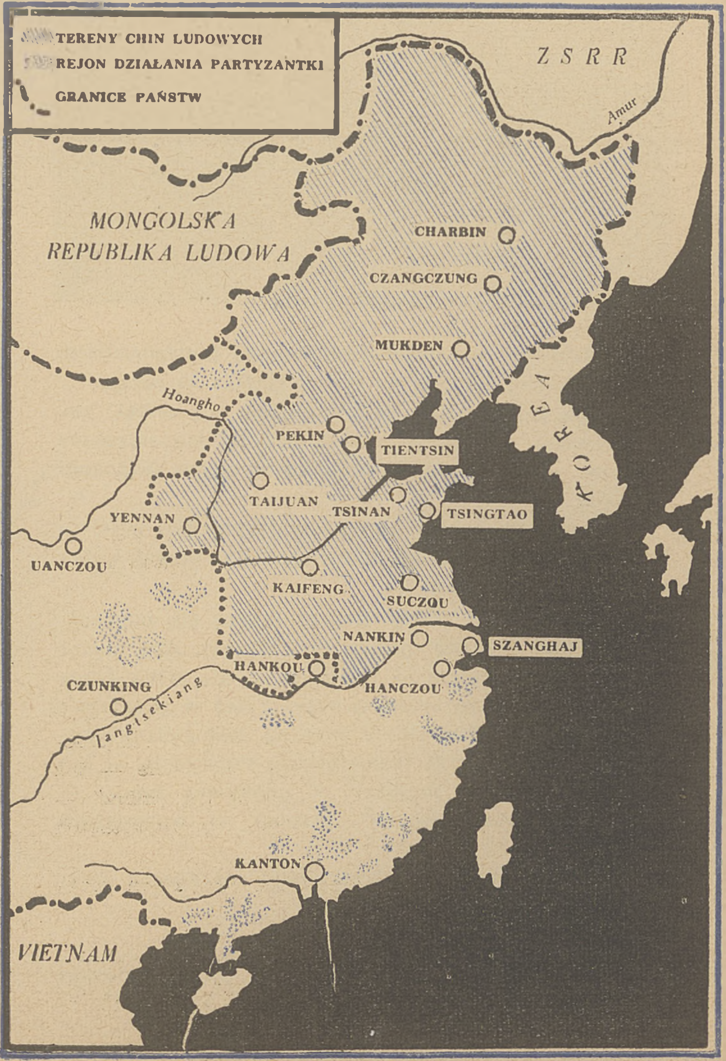
Wybuchła długoletnia wojna domowa, przerwana okupacją japońską. Gdy jednak Japonia wojnę przegrała, a Czang-Kai-Szek począł sobie coraz absolutniej poczynać, zrywając umowę z Armią Ludową, lud chiński jeszcze raz wystąpił pod przewodnictwem Mao-Tse-Tunga do walki, nie bacząc na to, że Kuomintangowi pomagają bardzo intensywnie Stany Zjednoczone. Tym razem zaczęła się walka, którą lud chiński zdecydowany jest prowadzić aż do ostatecznego zwycięstwa, bo jest to walka o jego słuszne prawa, o jego byt, o jego rozwój.

*

Każdemu, kto wjeżdża szerokim rozlewiskiem Jang-Tse-Kiangu do portu w Szanghaju, przypominają się zapewne wszystkie zasłyszane już kiedyś prawdziwe i nieprawdziwe historie z jego życia. Starając się u wrót miasta dociec, ile w owych opowieściach było prawdy, rozmyśla, jak go ten największy azjatycki port powita.

Lud chiński chwycił za broń, zasilając szeregi armii ludowej i oddziałów partyzanckich (zdjęcie poniżej). Mapka obok ilustruje sytuację w Chinach.





Nim jednak statek wejdzie do portu, mija ujście Jang-Tse, jak tę rzekę tu nazywają; mija porozrzucane na jej południowym brzegu małe poletka ryżowe; mija pracujących na nich Chińczyków tkwiących po kolana w błocie, zajętych sadzeniem ryżowych roślinek. Dopiero dalej, za polami ryżowymi, rysuje się postrzępioną linią panorama miasta, siedlisko 3½ miliona ludzi, najróżnorodniejszego pochodzenia i zawodu. Są tu Murzyni i Hindusi, Malajowie i Japończycy, są ludzie biali i żółtolicy mieszkańcy Mongolii lecz najwięcej jest oczywiście Chińczyków, wśród których przeważają obecnie żołnierze rozbitych i wycofujących się oddziałów Czang-Kai-Szeka.

Szanghaj jest typowym miastem azjatyckim, które starano się przemocą, w szybkim tempie zeuropeizować. Widać więc piękne, nowoczesne gmachy dzielnicy międzynarodowej, czy francuskiej, ale obok nich także nędzne, walące się w gruzy domki chińskie. Drugie miasto, pływające, to miasto dżonek, od wieków tak samo budowanych, zamieszkałych przez rybaków i robotników portowych, rodzących się i umierających na nich.

Największa biedota, bezrobotni i rzesze chińskich kulisów, gnieżdżą się dziś w najgorszych warunkach, wśród ruin zniszczonych przez japońskie bomby i pożary dzielnic Czapei, Nantao czy Hongkin.

Najbardziej tętni życiem dzielnica międzynarodowa i oczywiście

DZIELNICA DŻONEK

Centralna część miasta huczy teraz motorami samochodów i czołgów, szczękiem kolumn artylerii i piechoty. To wycofują się na południe rozbite oddziały Kuomintangu, w drugą zaś stronę dążą świeże siły. Natomiast na dżonkach życie płynie inaczej. Ich biedni, często głodni mieszkańcy są spokojni. Na twarzach rybaków czy robotników portowych nie widać przerażenia ani zniechęcenia, jakie maluje się na twarzach uciekinierów.

Na jednej z dżonek siedzi 12-letni rybak Li-Fu, chiński chłopiec, syn rybaka. Mimo tego, że Li-Fu nie chodził do szkoły i nie uczył się, potrafi jednak czytać i teraz właśnie czyta coś z zainteresowaniem. Od czasu do czasu podnosi głowę, wsłuchując się w odgłosy miasta i portu. Niekiedy, gdy grzechot czołgowych gąsienic jest zbyt głośny, Li-Fu uśmiecha się.

— Pilno im, coraz pilniej — myśli.

Li-Fu czyta list od brata, chińskiego partyzanta. Minął już rok, kiedy najstarszy Wang, portowy robotnik, uciekł z czterema rówieśnikami do partyzantki.

Opisuje właśnie jedną z ostatnich akcji swego oddziału, operującego w rejonie Hanchou.

„Zapadał mglisty, deszczowy wieczór — pisze Wang — zimowy wiatr hulał wśród gór, gdyśmy opuścili naszą kryjówkę i szybkim marszem ruszyli w kierunku doliny i linii kolejowej Hankou—Czangsza. Mieliśmy wysadzić w powietrze dwa mosty kolejowe, aby sparaliżować komunikację na tej linii. Biegły na niej pociągi, wiozące urządzenia fabryczne, najróżnorodniejsze materiały i bogactwa na południe, w głąb terytoriów Kuomintangu. W przeciwną stronę, na front, jechały transporty czołgów, amunicji zaopatrzenia.

— Doniesiono nam właśnie, że dzisiejszej nocy rozpoczął się wzmożony ruch na tej trasie, że przygotowano i wysłano już cały szereg specjalnych pociągów. Grupa operacyjna otrzymała więc rozkaz przerwania komunikacji. Atak miał być przeprowadzony o brzasku, po czym polecono nam wycofać się do przygotowanej kryjówki i przeczekać tam dzień. W nocy mieliśmy ponowić atak na budujących prowizoryczne mosty czankaiszekowskich saperów".

Li-Fu podniósł głowę, rozejrzał się wokoło i czytał dalej.

„Wypad się udał, wykonaliśmy zadanie mimo tego, że mosty były chronione. Na jednym z nich nawet pociąg wyleciał w powietrze! Szkoda, Li-Fu, że ciebie z nami nie było!

W rejonie tym pozostajemy przez kilka dni i będziemy niszczyć unieruchomione transporty czołgów, amunicji czy zaopatrzenia. Pokażemy, co potrafią synowie ludu chińskiego".

Na dżonkę wszedł stary, siwy Chińczyk, Tao-Dżi. Skinął Li-Fu ręką i wszedł za matę a za nim wsunął się do środka jego syn.

— Li-Fu, kończy się nasz głód. W porcie głodujący robotnicy rozbili skład z ryżem i biorą ile im trzeba. Żołnierze początkowo go bronili, ale ich wyparto. Nim przybyły posiłki, ryż dostaliśmy. Nasi nie chcieli ładować statków, bez wydania im żywności. Masz może list od Wanga? Daj mi.

— Coś ci jeszcze powiem Li: — rybak pochylił się tajemniczo —

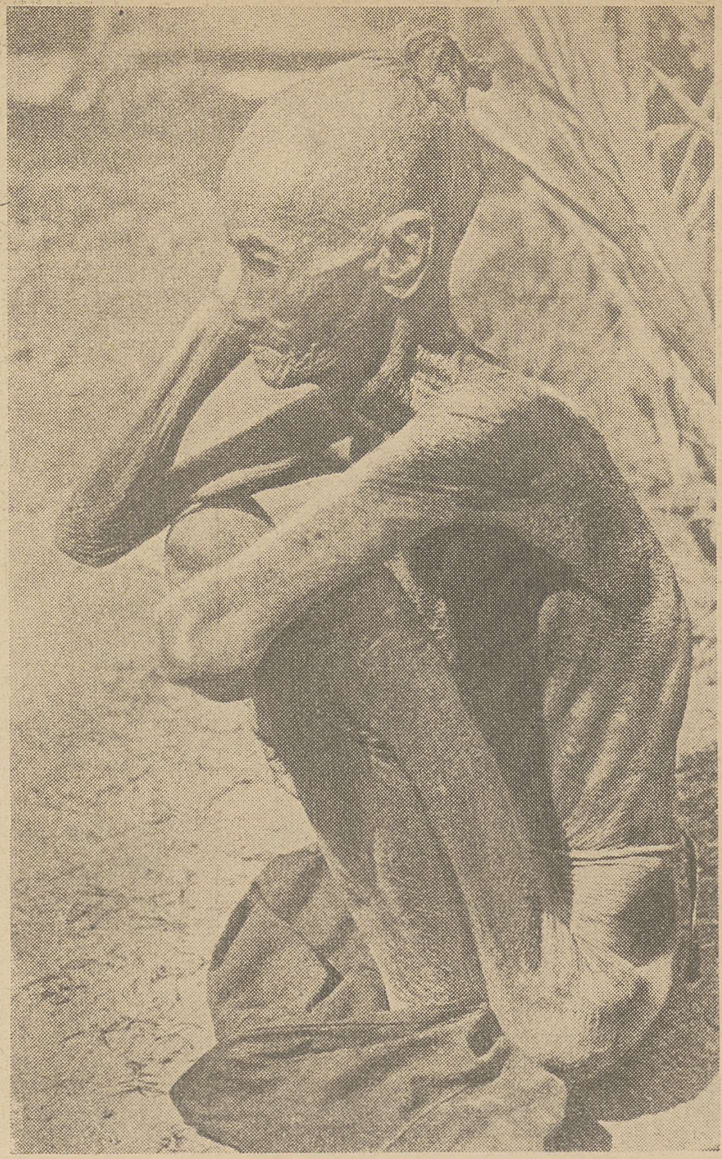
NAD JANG-TSE HUCZĄ JUŻ DZIAŁA!

— Huczą działa naszej Ludowej Armii, która pod Pukou przeszła rzekę i utworzyła swe przyczółki na drugim brzegu. Stąd pójdą na południe nowe uderzenia.

— Dziwiłeś się dlaczego ustał ruch barek, dlaczego nie ma połączenia z Hankou. Masz teraz odpowiedź. Myślę Li-Fu, że już niedługo przyjdą i do nas.

Huk dział nad Jang-tse odbił się szerokim echem i w Szanghaju. Głodującym robotnikom dodał on otuchy i sił do dalszej walki. Wszyscy oni strajkują, bo nie chcą łado-

(dok. na str. 22)



Ciężka jest dola kulisa. Po kilkunastu latach pozostaje z człowieka cień (zdjęcie górne). Za to młode pokolenia chińskie, które dopiero rosną, żyć będą w zupełnie innych, lepszych warunkach.





Tętniący pracą port gdyński
(fot. E. Zdanowski)

GDYNIA

NARODZINY

Traktat Wersalski zawierał punkt o przyznaniu Polsce dostępu do morza. Wskrzeszona Polska posiadła własne wybrzeże morskie. Pożal się jednak Boże, cóż to było za wybrzeże — sto kilkadziesiąt kilometrów plaży, ani jednego portu przeładunkowego. W tych „stu kilkudziesięciu" przyznanych nam kilometrach połowa prawie przypadała na piaszczysty półwysep Hel*), pozbawiony wówczas — istniejącej dziś — linii kolejowej.

Nie od razu przystąpiono do budowy portu gdyńskiego. Wieki trwający brak tradycji morskich oraz „lądowy" tryb myślenia opóźniały wykrzesanie właściwego projektu budowy Gdyni. Rozpoczęto budowle portowe głównie pod kątem widzenia potrzeb marynarki wojennej i dopiero rok 1924 jest rokiem narodzin pełnowartościowego portu, budowanego według zasadniczych planów inżyniera Wendy, przy pomocy firmy duńskiej oraz przedsiębiorstwa holendersko - belgijskiego.

*) Obliczone obustronnie, t.j. wliczając wybrzeże zarówno od strony pełnego Bałtyku jak i „Małego Morza", co było o tyle śmieszne, że szerokość półwyspu w niektórych miejscach wynosi niewieleset metrów i przy lada silniejszych sztormach w przewężeniach tych tor kolejowy i droga ulegają przerwaniu przez fale.

NAJWIĘKSZY PORT NA BAŁTYKU

Gdynia — duma Polski — stanowi jeden z nielicznych w okresie międzywojennym przykładów, jakie wyniki można osiągnąć zjednoczonym wysiłkiem narodu. W ostatnich latach przed wybuchem drugiej wojny światowej był to już najnowocześniejszy port Bałtyku, notujący najwyższą cyfrę statków na wejściu. Ogólna powierzchnia wodna wynosiła ponad 224 hektary, powierzchnia całego portu 1 400 ha, zaś magazyny krótko i długoterminowe oferować mogły razem wzwyż 220 000 m² powierzchni składowej, nie licząc szeregu placów składowych między magazynami. Wzdłuż nabrzeży pracowały 83 urządzenia przeładunkowe z tego 76 dźwigów o nośności ponad 2 i pół tony każdy, 2 taśmowce i 1 wywrotnica wagonowa, oraz 4 traktory elektryczne do poruszania wagonów. W porcie rybackim powstał szereg wędzarni i przetwórni rybnych, wybudowano chłodnię rybną i w szybkim tempie Gdynia stała się jednym z najpoważniejszych ośrodków przemysłu i handlu rybnego oraz bazą połowów ryb morskich na Bałtyku.

Za rozwojem portu i miasta (które osiągnęło w 1939 — 120 tys. mieszkańców) podążał rozwój jego zaplecza i to zarówno w zwykłym jak i przenośnym znaczeniu tego słowa. Mówiąc o pierwszym — będziemy mieli na myśli takie fakty, jak budowę szeregu potężnych obiektów przemysłowych w porcie (łuszczarnia ryżu, olejarnia, silos zbożowy, chłodnia portowa itd.), czy połączenie nową linią kolejową, (nie przebiegającą w owym czasie po terytorium WM Gdańska) — Śląska z Gdynią. Pod znaczeniem przenośnym kryją się mniej na pozór uchwytne cechy, a to powstanie i rozbudowa szkolnictwa morskiego, skierowanie myśli politycznej i gospodarczej narodu na morski szlak, wreszcie powolny lecz stale narastający przełom w psychice nowoczesnego Polaka.

ZEMSTA TEUTONA

Niemcy ustępując pod ciosami Armii Czerwonej przystąpili do systematycznego niszczenia nabrzeży i urządzeń przeładunkowych portu, zawczasu, z premedytacją przygotowawszy całą akcję. Ofiarą złośliwych zniszczeń padły wszystkie niemal falochrony, dźwigi i część nabrzeży. Budynki ocalały zapewne jedynie dzięki sile natarcia zwycięskich oddziałów, jednak mimo to wiele z nich padło w zamęcie bitewnym ofiarą pożarów, z łatwością trawiących nagromadzone łatwopalne materiały. Oddziały zaporowe niemieckie zdołały też zatopić wszystkie znajdujące się w porcie jednostki, pilnie bacząc by zatarasować wejścia do portu i jego basenów; po dziś dzień dawne, główne wejście do portu zamknięte jest przez potężny wrak pancernika „Gneisenau".

Wszystkie te czynniki, szczególnie jednak pogruchotane, straszliwie poranione a tak niegdyś imponujące gdyńskie falochrony i nabrzeża, składały się na widok, który w 1945 r., wiosną wyciskał łzy z oczu powracających do swego miasta wojennych wygnańców-tułaczy.

DŹWIGNIĘTA Z GRUZÓW

Szczęśliwie — widok zaśmieconych walających się papierzyskami ulic miasta oraz milczącego pustynią ruin portu należy już do dalekiej przeszłości — dla tych, którzy znają poczynione w międzyczasie postępy w odbudowie.

Wszystkie nadające się do remontu dźwigi zostały już dawno wyremontowane, a na szeregu nabrzeży pojawiły się całe rzędy czerwonych, pominiowanych nowych wysięgnic o nowoczesnej sylwecie. To dźwigi śląskiej produkcji wstąpiły do szeregów, by zastąpić swych padłych w ostatniej wojnie braci. Jednocześnie odbywa się bieżąco remont magazynów i hangarów. Wobec wyjątkowej podatności gdyńskich budowli nabrzeżnych na siłę niszczącą zastosowanych przez okupanta środków i sposobów dewastacji — odbudowa nabrzeży i falochronów postępuje bardzo powoli. Trzeba tu najczęściej budować wszystko na nowo a prócz tego rozbierać pod wodą gruzy dawnych budowli ochronnych. Praca to żmudna i długotrwała.



Gdynia w roku 1924 — piaski i torfowiska
(fot. archiwum PCWM)

Tak wyglądały nabrzeża Gdyni — wiosną 1945 roku.
(fot. K. Komorowski)



GDYNIA DZISIEJSZA

W minionym dwudziestoleciu międzywojennym Gdynia była naszym jedynym własnym portem handlowym. Obecnie, po uzyskaniu kilkusetkilometrowego pasa wybrzeża morskiego zmienia się rola Gdyni. Port gdyński — poza rejonem Kanału Przemysłowego — nie posiada znaczniejszych możliwości terenowych. Jest to nowoczesny port o doskonałych warunkach nawigacyjnych i manewrowych, łatwych do administracji i obsługi. Jego zadaniem będzie koncentracja dalekiej żeglugi,ześrodkowanie obrotu pasażerskiego oraz obrotu drobnicą na Skandynawię, Morze Śródziemne i Lewant. Już obecnie istnieje szereg linii regularnych, łączących Gdynię ze Skandynawią, portami Morza Północnego, Śródziemnego, oraz z Ameryką Północną i Południową. Zasięg, gęstość i częstotliwość kursów na tych liniach będzie z roku na rok wzrastać wraz z rozbudową naszego eksportu i stosunków handlowych, oraz z pojawieniem się na rynkach światowych wolnego od pilnych zadań transportowych tonażu okrętowego.

Gdynia-miasto, wskutek szybkiego rozwoju portu, nie podążyła za jego tempem. Zabudowana dość chaotycznie, posiada zaledwie kilka ulic o charakterze prawdziwie miejskim. Prócz tego pasmo nabrzeżnych wzgórz ogranicza rozbudowę i zmusza do kiszkowatego rozciągnięcia wzdłużnego. Podobnie brak jest właściwie terenów pod budowę poważniejszego przemysłu. Dawne projekty rozbudowy terenów przemysłowych wzdłuż tzw. Kanału Przemysłowego (w głębi portu) zostały oczywiście zarzucone. W odzyskanym Gdańsku posiadamy o wiele lepsze w tym względzie możliwości wzdłuż Leniwki. Tak więc Gdynia jest i pozostanie dużym ośrodkiem mieszkalnym, handlowym oraz bazą przemysłu rybnego. Wydaje się, że zarówno przyzwyczajenie, tradycja jak i obiektywne warunki uczynią z miasta rozrastający się ośrodek portowo-żeglugowy. Tu mianowicie znajdą się centrale wszelkich dużych firm maklerskich, spedytorskich i shipchandlerskich. Tu mieszczą się i mieścić się będą ekspozytury handlowe, żeglugowe i konsularne państw obcych. Stąd też będzie kierowany — odnośnie dyspozycji handlowo-żeglugowych — cały zespół portów delty Wisły (Gdynia — Gdańsk).

Gdynia straciła po wojnie na znaczeniu jako siedziba szkół morskich. Dział nawigacyjny PSM przeniósł się do Szczecina, pozostał na miejscu tylko dział mechaniczny, inne szkoły usadowiły się w Gdańsku i Sopocie. Brak innych znaczniejszych zakładów naukowych. Natomiast rozwijają się szkoły marynarskie i rybackie. Państwowe Centrum Wychowania Morskiego prowadzi rozbudowaną Szkołę Jungów o 3 działach: pokładowym, hotelarsko-gospodarczym i maszynowym. Dostarcza ona naszej rozbudowującej się flocie załóg. Szkoła Rybaków Dalekomorskich PCWM kształci kandydatów na rybaków trawlerowych i lugrowych. Wreszcie przy stoczni gdyńskiej istnieje Publiczna Średnia Szkoła Metalowa, uwzględniająca w programie szkolnym przedmioty stoczniowe.

PERSPEKTYWY PRZYSZŁOŚCI

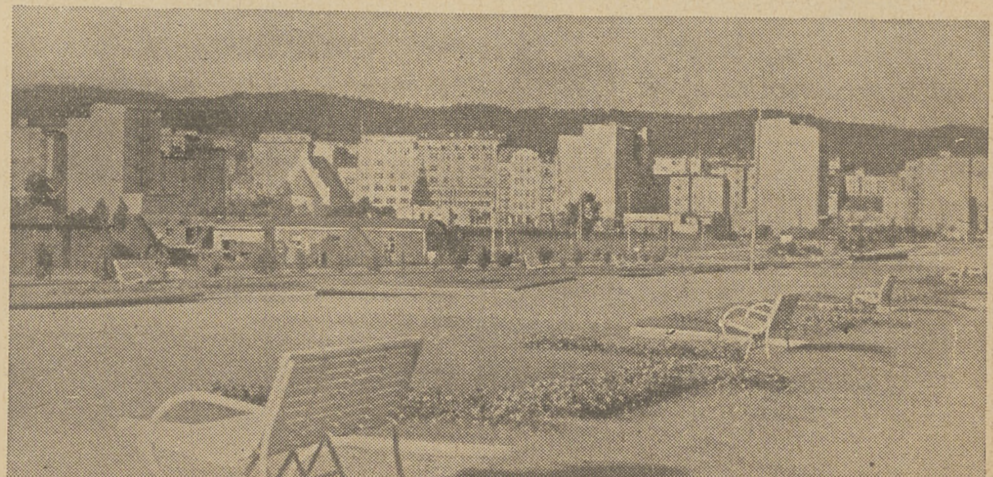
Plan sześcioletni traktuje port gdyński pod kątem modernizacji wyposażenia. Na nieuzbrojonych dotychczas nabrzeżach wybudowane będą piętrowe magazyny i zmontowane dźwigi przeładunkowe, wyprodukowane przez przemysł krajowy na Śląsku. Inwestycje te pozwolą powiększyć przeładunek roczny drobnicy w Gdyni do 2 i pół miliona ton, zaprojektowanych na 1955 rok, (obecny jej przeładunek wynosi mniej niż połowę zaplanowanej cyfry).

Rola Gdyni w zespole portów delty Wisły, to właśnie głównie przeładunek drobnicy oraz tzw. drobnicy masowej, tj. towarów masowych, przesyłanych w opakowaniu jak np. cement i cukier. Na pozostałe obroty złożą się węgiel — 6 mil. t oraz ruda, piryty, fosfaty i złom — 1 mil. t. To krótkie zestawienie wykazuje, że nie kładziemy obecnie nacisku na ilość przeładunku — a na jakość. Gdynia stanie się więc pierwszym co do wartości przeładowywanych towarów portem Polski.

Dalsze plany rozwojowe Gdyni nie są skrystalizowane. Powiedziano wyżej, że rozbudowa basenów portowych ograniczona jest przez warunki terenowe. Otóż sprawę pogorszyli Niemcy, budując właśnie na terenach przeznaczonych dawniej pod rozbudowę — nową stocznię. Stworzono tam basen wyposażony w nabrzeża i postawiono szereg masywnych budynków. Nieco dalej ku zachodowi leżą tereny przedwojennej Stoczni Gdyńskiej, wyposażone w żelbetonową pochylnię, na której budowany był pierwszy wykonany w Polsce statek handlowy „Olza". Jako jedyna możliwość pozostaje więc tylko przebudowanie Kanału Przemysłowego, w wyniku czego dałoby się uzyskać 2 lub 3 nowe baseny.

WITOLD ZUBRZYCKI





Miasto Gdynia wyczarowane w ciągu 20 lat.
(fot. E. Zdanowski)

PORT

PRZYGOTOWANIE DO WYCIECZKI

Najpierw uporządkujemy nasze wiadomości, odpowiadając na pytanie, co to jest wielki port.

Port taki — to ogromny węzeł komunikacyjny, w którym zbiegają się szlaki transportu morskiego i lądowego (zdjęcie I) oraz odbywa się przeładunek wielkich mas towarów z jednego szlaku na drugi.

W określeniu portu widzimy 4 składniki: 1. transport morski, 2. transport lądowy, 3. przeładunek, 4. towary.

Zastanówmy się nad nimi po kolei:

T r a n s p o r t m o r s k i dokonywa się przy pomocy statków. Port więc musi być wygodną przystanią dla statków, dostatecznie głęboką, bezpieczną, zasłoniętą od fal, umożliwiającą podejście do samego brzegu i spokojny postój. Dlatego buduje się prostopadłe nabrzeża, zaopatrzone w żelazne słupki (pachołki) do założenia lin przytrzymujących statek (t. zw. cum); dlatego zakłada się wzdłuż nabrzeży przewody wodociągowe i elektryczne, dostarczające na statek wodę i prąd; dlatego w porcie potrzebna jest stocznia, mogąca wykonać reperacje lub podnieść na doku uszkodzony statek; dlatego w mieście portowym istnieją różne przedsiębiorstwa, zajmujące się zaspakajaniem potrzeb statków i ich załóg.

Statek jest pierwszym klientem portu i trzeba otoczyć go najstaranniejszą opieką.

T r a n s p o r t l a d o w y jest niemniej ważnym czynnikiem. Skądby się wzięły ładunki dla statków lub jak odstawiłoby się w głąb kraju przywiezione morzem towary, gdyby w porcie nie zbiegały się linie kolejowe, szosy lub ewent. drogi wodne śródlądowe?

Dlatego też nabrzeże, wygodne od strony morza dla statku — od strony lądu jest dostępne dla każdego samochodu i posiada szereg torów kolejowych, ułatwiających manewrowanie kilku pociągów na raz. Dlatego też tereny przy porcie wyglądają jak ogromna stacja rozrządowa, na której uwijają się lokomotywy, przetaczając wagony po skomplikowanej siatce torów.

P r z e ł a d u n e k masy towarów wymaga odpowiednich urządzeń. Najpospolitsze z nich to dźwigi, wierni pracownicy portu, z którymi warto osobno się zapoznać (patrz rys. obok).

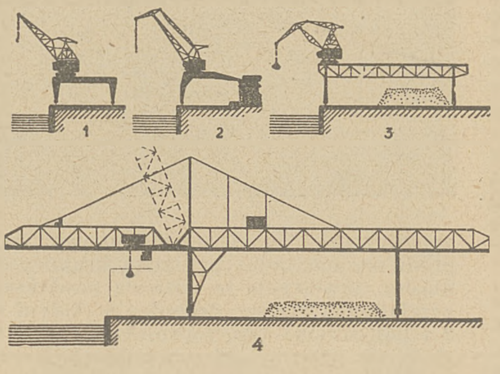
Pierwsze dwa to dźwigi do drobnicy: Nr 1 — bramowy, ponieważ jego podstawa wygląda jak brama, Nr 2 — półbramowy, oparty o magazyn. Lekkie i ruchliwe, nie unoszą na swych hakach ciężarów większych od 3 ton. Nr 3 — to dźwig bramowy do towarów masowych. Zamiast haka ma zawieszony chwytak, mogący pomieścić w swej paszczęce do 7 t węgla lub rudy. Dźwig mostowy (Nr 4) służy też do przeładunku „masówki". Odznacza się tym, że chwytak jego może sięgać daleko poza nabrzeże, np. do barki stojącej obok statku a także daleko w głąb mola, gdzie znajdują się place składowe do magazynowania węgla lub rudy.

Z innymi urządzeniami przeładunkowymi zapoznamy się w czasie wędrówki po porcie.

T o w a r — to krew pulsująca w żyłach portu. Zamarłby port, w którym pusty statek spotkałby się z pustymi wagonami.

Port otwiera szeroko ramiona dla towarów, przeznaczając wiele budowli dla ich przechowania. Jest bowiem niemożliwością wycelować z dostawą wagonów ze wszystkich stron kraju; byłoby też niewskazane przetrzymywać wagony na nabrzeżu w oczekiwaniu na nadejście statku. Dlatego wzdłuż nabrzeży wznoszą się hangary do przechowania drobnicy, przysłanej wcześniej, przeznaczonej do wysyłki morzem i towarów wyładowanych ze statków, po które zgłoszą się odbiorcy krajowi.

Dla ładunków łatwo psujących się przeznaczona jest chłodnia, dla płynów — zbiorniki o wielkiej pojemności, dla zbóż — spichlerz



zwany silosem, nawet dla węgla i rudy, choć najczęściej przeładunek odbywa się bezpośrednio z wagonu lub na wagon — na wszelki wypadek przewidziano place składowe.

Towar w hangarze nie może długo leżeć, żeby nie zajmować miejsca innym. Hangar to poczekalnia, a nie hotel towarowy. Jeżeli towar ma dłużej pozostawać w porcie, przenosi się go do składów znajdujących się dalej od nabrzeży, gdzie może przebywać bez ograniczeń jak w hotelu lub pensjonacie, oczywiście za opłatą czynszu za zajęte pomieszczenie.

Port nie tylko przepuszcza strumień towarów, ale potrafi je sam wchłaniać, kierując do portowych zakładów przemysłowych, gdzie ulegają przerobieniu np. łupiny orzecha kokosowego na olej, surowe ziarnka ryżowe — na ryż łuskany itp.

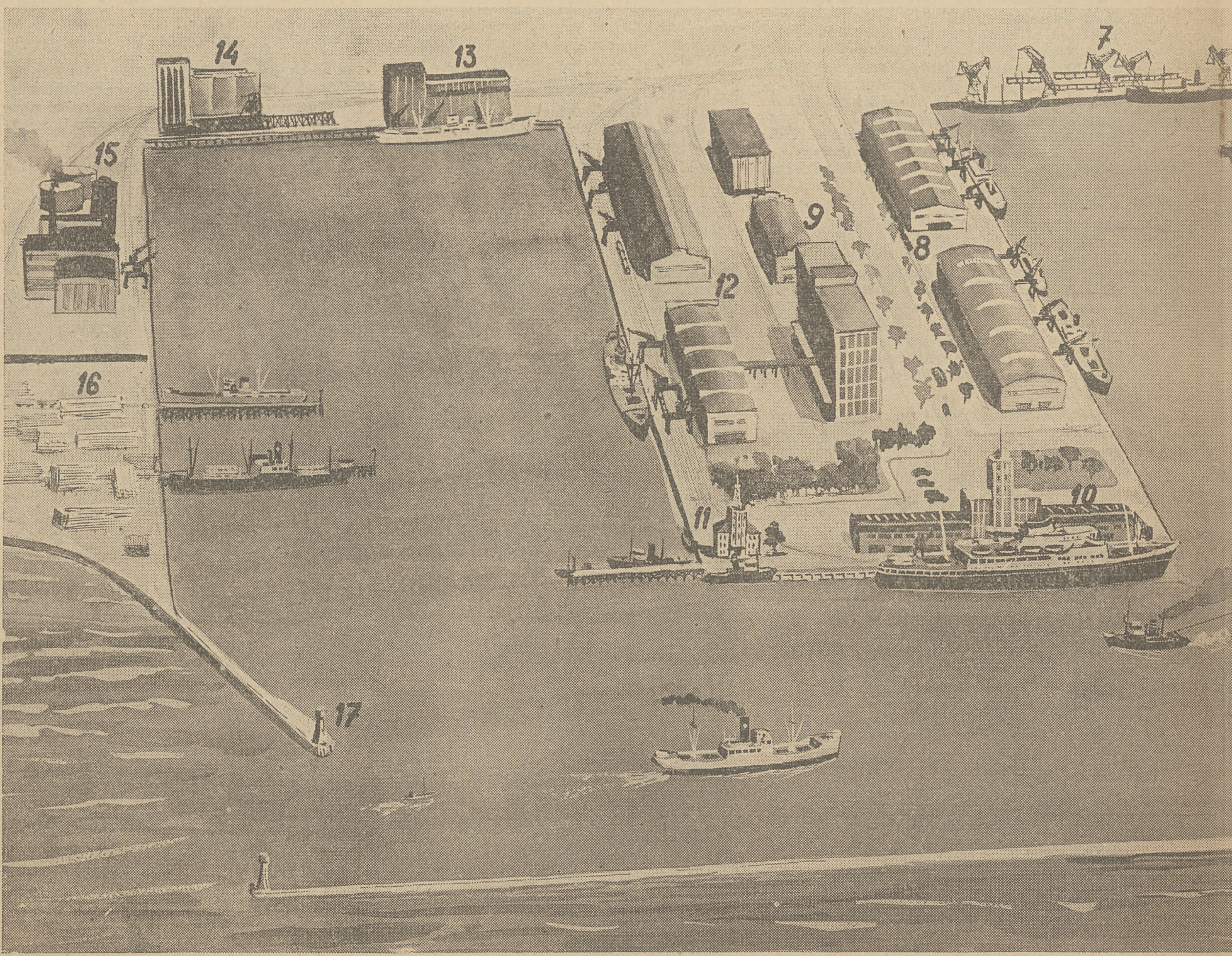
WĘGIEL I RUDA

Rozpoczynamy naszą wędrówkę po porcie w punkcie (1), mając przed oczyma perspektywę szerokiej ulicy biegnącej środkiem mola. Poza niewielkim budynkiem biurowym (2) nie widać tu żadnych zabudowań, mogących służyć jako magazyny.

Idąc ulicą mamy po lewej stronie perspektywę dużego basenu węglowego (3). Widać dokładnie, jak liczne dźwigi bramowe uzbrajające nabrzeża basenu — manewrują niezmordowanie długimi szyjami swoich wysięgnic — unosząc w górę brzemienne węglem chwytaki. Dochodzi nas jękliwy odgłos ich pracy i trzask sypiącego się do ładowni statków węgla.

Po prawej również króluje masówka. Skręćmy tam, tym bardziej, że drogę zagrodziło nam druciane ogrodzenie. Poprzez siatkę widać ogromne, okrągłe zbiorniki, rurociągi i przycumowany u nabrzeża zbiornikowiec. Charakterystyczny zapach unosi się w powietrzu. To składy importowanej z zagranicy ropy (4), które ze względu na niebezpieczeństwo wybuchu — umieszczane są zwykle na najdalszych krańcach portu. Wyładunek ropy odbywa się przy pomocy rurociągów i potężnych pomp.

Ale oto jesteśmy już na nabrzeżu rudowym (5). Wiszą nad nami potężne konstrukcje krato-



wnic dźwigów mostowych. Wózek z chwytakiem znajduje się akurat nad lukiem statku z rudą; chwytak zniknął na chwilę w ładowni, ale już się wychyla, zagarnąwszy stalowymi szczękami kilku-tonową porcję czarnej rudy.

Idziemy dalej zostawiając za sobą pracowite kolosy (zdjęcie II).

Znajdujemy się teraz w punkcie (6) obserwując pracę wywrotnicy wagonowej i urządzenia taśmowego do ładowania węgla na statki. Wagon po wagonie oddaje swą zawartość do stalowego leja, skąd węgiel spada na sunącą bez ustanku taśmę, przenoszącą cenny ładunek daleko na pomost, przy którym cumują statki. Węgiel z taśmy spada wprost do ładowni (zdjęcie III). Takie urządzenie jest parokrotnie wydajniejsze od dźwigu i pozwala załadować w ciągu 5—6 godzin średniej wielkości węglowiec.

Skręcamy teraz na następne nabrzeże (7). I tu jeszcze króluje masówka. Pełno tu torów, na których stoją lub przesuwają się sznury wagonów, załadowanych węglem. Uwaga — przejeżdża pociąg z opróżnionych węglarek!

Cierpliwe dźwigi bramowe pochylają się bezustannie nad wagonami, unoszą pełne chwytaki węgla, przenoszą nad otwarte luki i sypią go z hukiem w głąb ładowni.

W KRÓLESTWIE DROBNICY

Skręcamy teraz na następne molo. Spójrzmy w ulicę zabudowaną z obu stron. To królestwo drobnicy: po lewej stronie uszeregowały się hangary (8), po prawej — składy długoterminowe (9). Wzdłuż ulicy ciągną się tory kolejowe, zastawione wagonami przyjmującymi towary z hangarów.

Przejdźmy jednak lepiej nabrzeżem po drugiej stronie hangarów. Dźwigi bramowe uwijają się przy przeładunku drobnicy.

Ale oto doszliśmy już do końca mola; — jesteśmy teraz na obszernym placu, na którym wznosi się okazały budynek z wieżą. To Dworzec Morski (10).

PRZY DWORCU MORSKIM

Środkowa część Dworca Morskiego mieści poczekalnie, restauracje, kasy biletowe, placówki biur podróży, komorę celną, fryzjera, agencję pocztową — jednym słowem to wszystko, co na wielkim dworcu znajdować się powinno. W skrzydłach Dworca Morskiego znajdują się magazyny poczty, bagażu i przesyłek pośpiesznych — transportowanych statkami pasażerskimi. Stoi właśnie przy nabrzeżu Dworca wielki, lśniący czystością „pasażer" (zdjęcie IV). Zbliża się godzina odpłynięcia — przed Dworcem zebrały się tłumy odprowadzających i ciekawych.

Obok Dworca Morskiego — w centralnym punkcie portu (11) — wznosi się budynek Kapitanatu Portu. To siedziba bezpośredniej władzy portowej. Stąd obserwuje się redę tj. obszar morza poza falochronem, przyległy do portu, gdzie stają na kotwicy statki. Z przystani obok Kapitanatu często odbijają od brzegu motorówki pilotowe, wiozące pilotów, którzy wprowadzają do portu świeżo przybyłe na redę statki lub wyprowadzają poza falochron ciężko załadowane jednostki. Często do pomocy wychodzi holownik, który ciągnie (holuje) większe statki, mało zwrotne, nie mogące poruszać się i manewrować w porcie tylko o własnym napędzie.

I ZNOWU DROBNICA

Przeciwległym nabrzeżem mola wracamy z powrotem. I tutaj — podobnie jak po drugiej stronie — ciągnie się długi szereg hangarów (12). Wśród zgiełku, skrzypu dźwigów i pokrzykiwań robotników — ze stojącego tu statku wyładowuje się bele bawełny.

Skręcamy. W rogu basenu stoi wielki budynek chłodni portowej (13). Właśnie jakiś statek zabiera ładunek jaj i masła (zdjęcie V). Tuż za chłodnią — równie imponująca budowla: Silos zbożowy (14). Skomplikowane urządzenie obok, na nabrzeżu — to elewator, służący do przeładunku zboża z silosa na statki i odwrotnie.

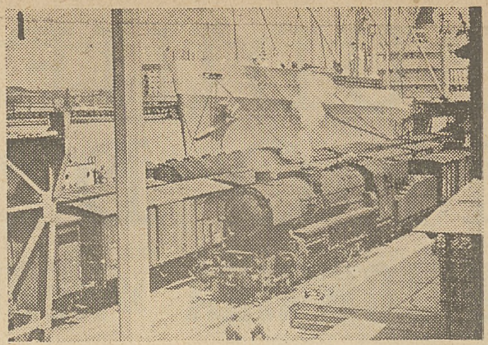
Kompleks budynków i zbiorników, widocznych poza silosem, jest to wielka olejarnia (15), przerabiająca na miejscu egzotyczne surowce (kopra, orzeszki ziemne) na płynny czysty olej. Niedaleko wejściowego falochronu, na obszernych placach, rozłożył się port drzewny (16). Niezliczone sztaple drzewa ciągną się daleko w głąb lądu. Przy poprzecznych pomostach stoją statki i ładują drzewo za pomocą własnych urządzeń pokładowych: bomów i wind.

Skończyliśmy naszą wędrówkę po porcie. Odpoczywamy teraz siedząc u podnóża latarni wejściowej (17) i obserwując ruch statków. Właśnie jakiś niebrzydki parowiec wszedł przed chwilą do portu. Z przeciwka zbliża się jakaś duża jednostka holowana przez mały, umorusany holownik. Jeszcze dalej widać długą szyję pływającej stacji bunkrowej (18) podobnej nieco do żyrafy (zdjęcie VI).

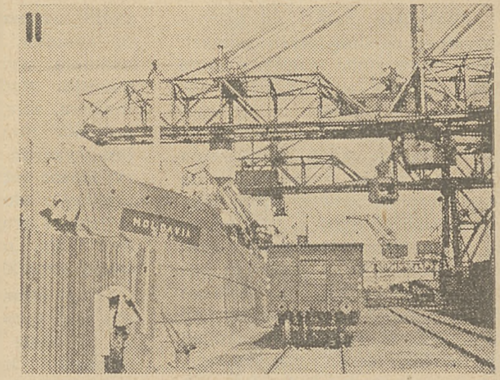
Nad całym portem snują się dymy. Zapada zmierzch. Pora wracać do domu.



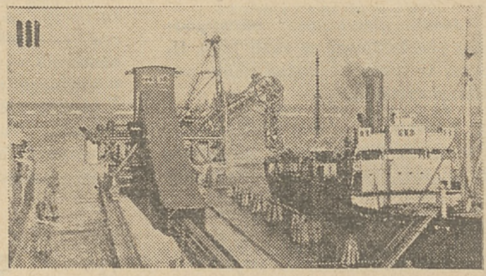
I



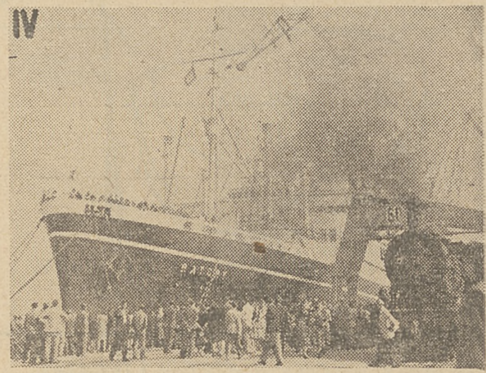
II



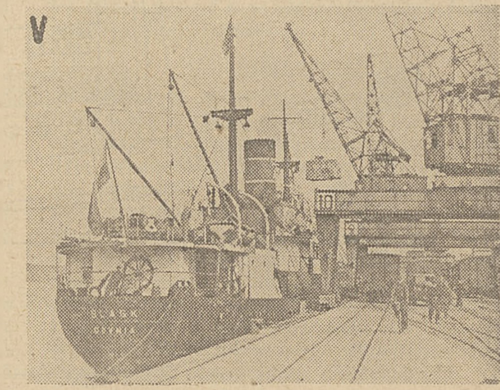
III



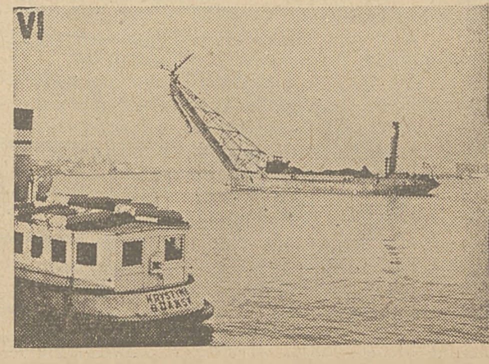
IV



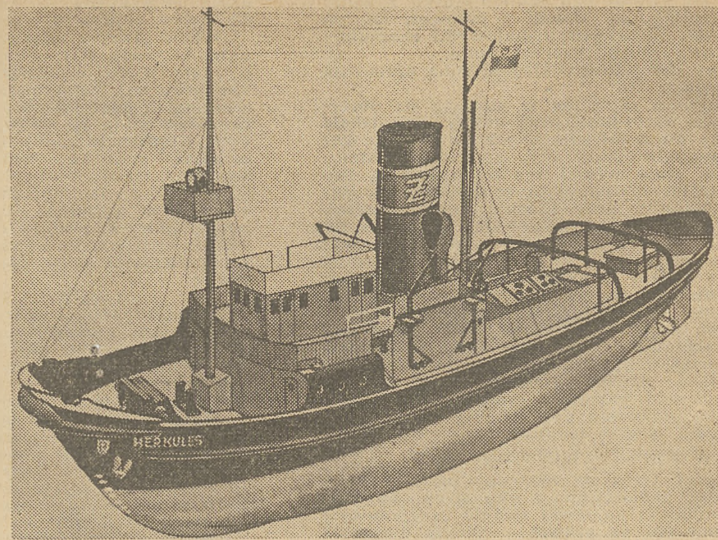
V



VI



BUDUJEMY MODEL
HOLOWNIKA »HERKULES«



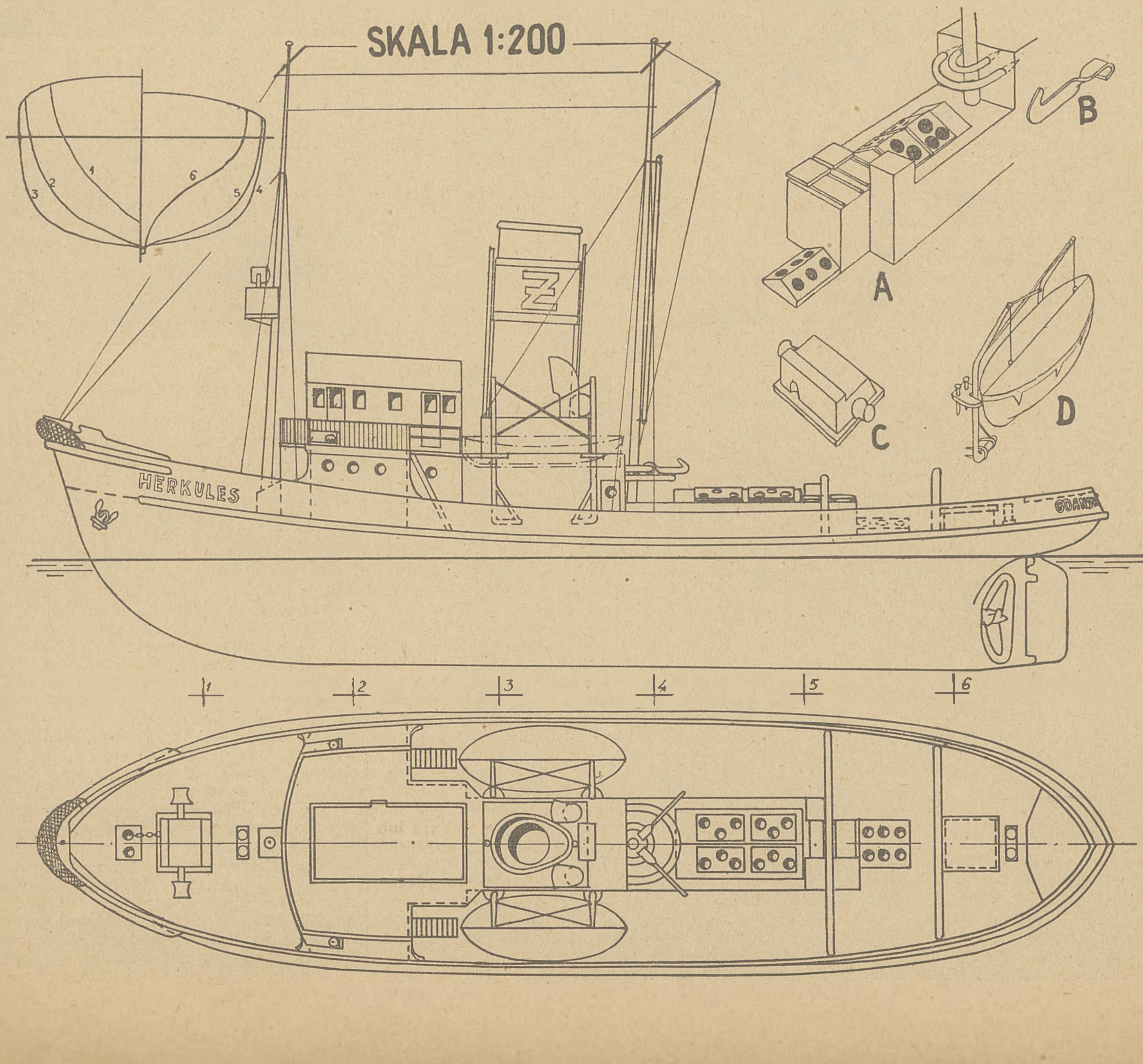
„Herkules" należy do największych i najsilniejszych naszych holowników (moc maszyn — 1 300 KM). Spełnia on zadania pełnomorskiej jednostki ratowniczej i bazuje stale w Świnoujściu, gotów w każdej chwili do niesienia pomocy statkom, znajdującym się w niebezpieczeństwie. Prócz tego — od czasu do czasu — powierzane są „Herkulesowi" trudniejsze prace holownicze takie — jak np. odholowanie wraku norweskiego statku „Leda" ze Szczecina do Anglii, przyprowadzenie stamtąd do Gdańska dźwigu pływającego, zakupionego z demobilu, itd., itd.

Model „Herkulesa" najwygodniej jest budować w skali 1:200, tj. w tej w jakiej reprodukujemy poniższy rysunek.

Kadłub z drzewa, najlepiej z olszyny. Wykonujemy go posługując się przy obróbce wykazem profili, umieszczonym z lewej strony rysunku. Listwę odbojową na kadłubie wykonujemy z cienkiej listewki. Nadburcia — z grubego fornieru, sklejki milimetrowej lub kartonu. Ster również najlepiej jest wykonać ze sklejki lub tektury. Można też z blachy. Śrubę odlewamy z ołowiu lub też wypiłowujemy z grubej blachy. Odbijacz na dziobie, po prostu z kawałka szarej szmatki wypchanej watą.

Nadbudówki wykonujemy z klocków drewnianych. Nadburcia — podobnie jak przy kadłubie. Szczegóły konstrukcyjne luku świetlnego maszynowni pokazane są na rys. A. Urządzenia holownicze — wodzidła haków i pręty ochronne — robimy z drutu. Haki holownicze (rys. B) — wyginamy z blaszki. Z drutu wykonujemy również ruchomą konstrukcję szlupbelek (szczegóły na rys. D) Wygląd windy kotwicznej pokazuje rys C. Windę kotwiczną komin, nawiewniki, szalupy, reflektor, maszty i bom — fabrykujemy z drzewa.

Malowanie: Kadłub poniżej linii wodnej — czerwony, powyżej — czarny. Na górnej krawędzi nadburcia — biały pasek (na dziobie rozszerza się). Pokład oraz wewnętrzna strona nadburcia — ciemno szare. Śruba — srebrna lub złota. Nadbudówki oraz maszty malujemy farbą brązową. Pokłady nadbudówek (z wyjątkiem pokładów przy kominie i luku świetlnym — które są czarne) — zatrzymują naturalny kolor drzewa. Nadburcia pokładu ponad sterówką — białe. Górna część tylnego masztu — czarna. Również na czarno malujemy komin, nawiewniki (wnętrze czerwone), szlupbelki, windę kotwiczną, urządzenia holownicze i okienka. Szalupy — białe. Luk świetlny maszynowni — zielony (z czarnymi otworami). Odznaka armatorska „Żeglugi Polskiej" na kominie — biało-czerwona. Z obu stron dziobu wykonujemy biały napis — „Herkules" oraz maleńkie czerwono-białe herby Gdańska. Na rufie port macierzysty: Gdańsk.



MODELARSTWO OKRĘTOWE

(d. ciąg z n-ru poprz.)

NARZĘDZIA

Do wykonywania prostych modeli papierowych wystarczą: **nożyczki, żyletka, pincetka, scyzoryk i linia metalowa.** Do modeli bardziej skomplikowanych — drewnianych lub częściowo-drewnianych służy oprócz powyższych — komplet najważniejszych narzędzi stolarskich: **dłuta, pilniki, wiertła, piły, strugi** (heble) itp. Najlepiej wykorzystać w tym drugim wypadku szkolną pracownię zajęć praktycznych wzgl. warsztat jakiegoś znajomego stolarza. Zazwyczaj wystarczy w pracowni lub warsztacie wykonać kadłub jednostki; — nadbudówki (papierowe) wykonywać można już w domu.

Oprócz narzędzi potrzebna jest jeszcze jedna, najważniejsza rzecz: tzw. **„smykałka"**. Narzędzia i materiał można improwizować — zdolności i zręczności nic nie zastąpi. Praktyka i dobre chęci potrafią jednak dokonać cudów — boć przecież dla chcącego nie ma nic trudnego".

SKALA

Najkorzystniejszą do budowy modeli jest skala 1 : 200. Przy niezbyt dużych rozmiarach modelu (przy jednostkach Polskiej Floty Handlowej — od 20 do 80 cm) można przy takiej skali zachować dużą dokładność wykonywanych szczegółów.

W „Młodym Żeglarzu" — ze względów technicznych — będziemy przeważnie umieszczali rysunki modeli w skali mniejszej (najczęściej 1 : 400). Za każdym razem nie omieszkamy jednak zaznaczyć ilokrotnie należy powiększyć publikowane rysunki, by model był w skali 1 : 200.

KADŁUBY

Przy prostych niewielkich, modelach stołowych — kadłuby konstruujemy w ten sposób, że tekturowy szkielet oklejamy papierem lub kartonem. Większe kadłuby wzgl. bardziej skomplikowane najwygodniej jest wykonywać z drzewa. W tym wypadku mamy dwie drogi — albo sporządzić kadłub z pełnego klocka, albo też skleić go z szeregu pojedynczych deseczek, odpowiednio przyciętych (sposób omówiony dokładnie w 5—6 n-rze „Żeglarza" z 1948 r.). Po sklejeniu deseczek obrabia się całość pilnikami i papierem szklistym, posługując się przy tym dla kontroli odpowiednimi szablonami z tektury lub dykty.

Przy modelach pływających — kadłub dla lekkości musi być w środku pusty, trzeba go zatem albo wyżłobić — co jest uciążliwe, albo sklejać z deseczek już poprzednio w środku wyciętych. Wspominaliśmy już o budowie kadłubów jednostek pływających — z pasków papieru.

NADBUDÓWKI I WYPOSAŻENIE

Nadbudówki można wykonywać z klocków drewnianych wzgl. z tektury i papieru (oklejamy szkielet). Ten drugi sposób jest właściwszy, szczególnie przy modelach pływających ze względu na mniejszą wagę wykonywanych elementów (środek ciężkości całej jednostki będzie wtedy niżej i model zyska na stateczności). Pokłady nadbudówek oraz nadburcia — należy konstruować z tektury, kartonu lub preszpanu. Windy, nawiewniki, odwietrzniki itp. można wytoczyć z drzewa lub też skręcić z pasków papieru. Przy seryjnej budowie większej ilości modeli w tej samej skali dobrze jest zrobić gipsowe formy i odlewać z ołowiu właśnie takie elementy, jak windy, kotwice, a nawet szalupy (normalnie struga się je z drzewa).

Wykonywanie wyposażenia i osprzętu — to wielkie pole do popisu dla pomysłowości dla modelarza. Nie można tu dawać jakichś wyczerpujących recept, każdy wykona poszczególne części tak, jak potrafi, wzgl. tak, jak może. Trudno jest podpowiadać, że np. reling doskonale można wykonać ze szpilek, ster awaryjny z zatrzasku, a bloki z koralików.

S. W. — J. M.

SŁOWNICZEK

TERMINOLOGII MORSKIEJ

użytej w treści numeru

BOM — na jachcie lub większym statku żaglowym — pozioma, ruchoma belka, do której przymocowany jest dolny brzeg żagla.
Jeden koniec bomu zaczepiony jest przy maszcie, do drugiego końca prowadzi lina, zwana szotem lub szkotem.
Przy pomocy tej liny można bom a z nim żagiel ustawić pod odpowiednim kątem do osi jachtu.
Bom ładunkowy — patrz w słowniczku w n-rze 1/2 „M.Ż."

DEWIACJA — nauka o zjawiskach magnetycznych na statkach budowanych ze stali, o wpływie tych zjawisk na kompasy znajdujące się na statku oraz o sposobach usuwania tego wpływu.

FALSZKIL — płyta najczęściej drewniana będąca przedłużeniem kila (stępki), do której na dole przytyka blok z żelaza, ołowiu lub betonu czyli balast.
Falszkil spotyka się tylko na jachtach żaglowych, na których odsunięte poniżej dna obalastowanie ma zapewnić niewywracalność w wypadku silnego podmuchu wiatru na dużą powierzchnię żagli.

FILAR — pionowe wiązanie jachtu podtrzymujące pokładnik, oparte dolną częścią o wręgę, dennik lub wzdłużnik.

FOK — przedni żagiel na jachcie żaglowym.

GROT — główny żagiel na jachcie żaglowym.

JACHT — statek przeznaczony do celów niezarobkowych, a więc sportowych, spacerowych, wycieczkowych. Najczęściej budowany z drzewa i poruszany przy pomocy żagli.

KIL — inaczej stępka — patrz artykuł pt. „Co to jest statek" na str. 6.

KLASA TURYSTYCZNA JACHTÓW — jachty budowane specjalnie do odbywania podróży morskich a więc z głównym naciskiem na możliwie wygodne urządzenie wnętrza w przeciwieństwie do klasy regatowej czyli jachtów wyścigowych, przy których budowie naczelnym zadaniem jest osiągnięcie największej szybkości bez względu na wygodę żeglarzy.

LOCJA — nauka o wytyczaniu i oznakowaniu brzegów, szlaków żeglownych, mielizn, miejsc niebezpiecznych na morzach i o posługiwaniu się mapami i wydawnictwami dla żeglarzy, zawierającymi informacje odnośnie powyższych spraw.
Locją nazywa się też wydawnictwa zawierające dokładny opis brzegów morza i informacje o portach.

METEOROLOGIA — inaczej pogodoznawstwo — nauka o zjawiskach w atmosferze ziemskiej, mających wpływ na kształtowanie się pogody.

SYGNALIZACJA — nauka o sposobach utrzymywania łączności na morzu przy pomocy radia, sygnałów wzrokowych lub głosowych.

SZPICGAT — jacht o rufie zakończonej ostro. Przeciwstawieniem jest rufa tzw. „jachtowa" wydłużona, zaokrąglona, zwieszająca się w formie nawisu nad powierzchnią morza, zakończona płaską deską, zwaną lustrem lub pawężą.

TOP — szczyt masztu.

WACHTA — dyżur części załogi obsługującej statek lub jacht. Wachtą nazywamy też oddział załogi pełniący razem służbę na dyżurze (czyli wachcie). Zwykle załoga dzieli się na 3 wachty, żeby na dobę dla każdej wachty przypadało 8 godzin służby czyli wachtowania.

ZEBRO — inaczej wręga lub wręg, patrz artykuł „Co to jest statek" na str. 6.

Co to jest statek

(dok. ze str. 6)

two przenosi się z Gdyni do N. Yorku i z powrotem, kołysząc się po drodze na fali atlantyckiej.

Statek pasażerski służący do komunikacji przybrzeżnej nie jest już pływającym hotelem, a tylko pływającą poczekalnią i kawiarnią z werandą, gdzie spędza się przyjemnie parę godzin w drodze np. ze Szczecina do Świnoujścia.

Ładownie (czyli wnętrze przeznaczone na towary), na statku przewożącym ładunki masowe luzem, bez opakowania np. węgiel, rudę drzewo itp. wyglądają jak wielka hala magazynu. Natomiast statek do przewozu drobnicy (tj. towarów w opakowaniu) ma ładownie podzielone poziomo na piętra, żeby uniknąć składania poszczególnych sztuk na zbyt wysokie stosy.

Zbiornikowiec przewożący płyny np. ropę naftową lub benzynę jest po prostu wielką pływającą cysterną, podobnie jak statek do transportu mięsa, nabiału lub owoców jest pływającą chłodnią, gdyż ma ładownie podzielone na odizolowane komory, ochładzane sztucznie do pożądanej temperatury.

Statek rybacki — to pływający dom rybaków, skład sieci i magazyn na złowione ryby.

Są statki, które nie służą do przewozu, lecz służą jako siła pociągowa przy wprowadzaniu i ustawianiu statków w portach. To holowniki — czyli pływające lokomotywy lub ciągniki.

NA POKŁADZIE

Pływające magazyny, czyli statki towarowe a także statki pasażerskie, które również zabierają ładunek, posiadają na pokładzie urządzenia, ułatwiające manipulowanie ciężarami. Są to bomy, umocowane przy masztach tuż przy lukach tj. otworach w pokładzie, prowadzących do ładowni. Po odkryciu pokryw luku nachyla się nad nim bom, a lina stalowa z hakiem, przebiegająca przez kółko na końcu bomu i nawinięta drugim końcem na bębnie windy ładunkowej umożliwia wyciąganie lub opuszczanie ciężarów.

Bomów używa się do przeładunku nader rzadko, bo w każdym prawie porcie służą do tego specjalne dźwigi.

Na pokładzie, zwykle na nadbudówce stoją po obu burtach łodzie ratunkowe (zwane też szalupami), na których załoga ratuje swe życie w wypadku tonięcia statku. Statek pasażerski posiada dużo szalup, żeby pomieściły wszystkich pasażerów.

Na dziobie znajduje się urządzenie służące do utrzymania statku w miejscu w czasie postoju na morzu na niegłębokiej wodzie. To kotwica z łańcuchem, która rzucona do wody — zaczepia się o dno pazurem. Do wciągnięcia łańcucha i kotwicy z powrotem na statek służy silna winda kotwiczna.

S. L.

KOMSOMOLCY-PODWODNICY



Komsomoł. Potężna, wielomilionowa organizacja młodzieży Związku Radzieckiego. Organizacja — której członkowie — ożywieni duchem prawdziwego patriotyzmu — potrafili wydajnie pracować dla swego kraju w czasie pokoju i ofiarnie bronić swej ojczyzny w czasie wojny. Artykuł poniższy — przedrukowany z tygodnika S.P. — „Razem" — zamieszczamy z okazji zjazdu Komsomołu.

Muszą być najlepsi z najlepszych, muszą mieć zdrowe serca i płuca, a przede wszystkim muszą być komsomolcami z przekonań i czynów.

Służba na okręcie podwodnym nie jest łatwa, szczególnie w czasie wojny, ale też radziecki marynarz, którego podwodnej flocie ofiarował Komsomoł, jako najlepszy swój dar, uczynił tę służbę zaszczytną, wykuwając w drugiej wojnie światowej sławę radzieckiej flocie podwodnej. Nic więc dziwnego, iż tysiące radzieckich chłopców marzy o służbie we flocie podwodnej.

Największe okręty podwodne klasy „Komsomolec", typu oceanicznego, nieco mniejsze, klasy „Prawda", wyposażone w takie samo uzbrojenie i szybkość, niezrównane okręty typu dalekomorskiego klasy „Szczuka", szybkobieżne „Jorsze", pracowite okręty przybrzeżne klasy „Malutka" — cała ta flotylla okrętów stworzona dzięki długoletniej pracy radzieckich robotników i inżynierów nie zawiodła, podobnie jak nie zawiodła leninowska młodzież. A warunki walki były trudne, trzeba było walczyć w pierwszym okresie wojny z przeważającymi siłami nieprzyjacielskimi, nie wolno było mimo dotarcia hitlerowskich wojsk aż do Leningradu zrezygnować z walki o Bałtyk.

Ludzie i okręty radzieckiej floty zadaniom swoim sprostali, ludzie i okręty radzieckiej floty zmusili niemieckie siły zbrojne do wyrzeczenia się szeroko zakrojonych planów zaczepnych, zmusili atakującego wroga do obrony.

W pierwszym, obronnym okresie wojny główny ciężar walki z nieprzyjacielską komunikacją morską spoczywał wszędzie przede wszystkim na okrętach podwodnych, z rzadka tylko wspomaganych przez lotnictwo.

Szczególnie wytężoną działalność trzeba było prowadzić na północy, gdzie Niemcy przy dostawach dla swojej grupy „Nord" korzystali wyłącznie z baz morskich w niezamarzających fiordach: Alten i dalej na północny - wschód położonym Waranger, zabierając w drodze powrotnej cenną rudę żelazną i metale kolorowe. Ale mimo dogodnej pozycji Niemców na tym terenie, akcja niemiecka została wkrótce sparaliżowana. Niemiecki sztab zlekceważył radziecką flotę podwodną i zapłacił za to krwawo. Małe okręty podwodne klasy „Malutka" o wyporności nawodnej zaledwie 205 ton, choć nie było ich wiele, były za to wszędzie. Komsomolcy z podwodnej floty pokazali co potrafią.

Topiono konwoje utrzymujące łączność z fiordem Waranger, topiono konwoje utrzymujące łączność z portami norweskimi Wardoe, Wadsoe, Kirkenes. Radzieckie okręty podwodne zjawiały się na szlaku prowadzącym do finskiego portu Petsamo. Szedł na dno niemiecki sprzęt, doborowe oddziały strzelców górskich i zaopatrzenie armii. Jeden radziecki podwodny okręt wydawał się Niemcom całą podwodną eskadrą; bohaterscy ludzie na wspaniałym sprzęcie, to była przyczyna niemieckich porażek.

JEDEN RADZIECKI PODWODNY OKRĘT

5 lipca 1942 roku opuściły swoją bazę we fiordzie Alten — największy podówczas na świecie okręt liniowy — pancernik „Tirpitz" oraz ciężki krążownik „Admirał Scheer". Okręty te osłaniane przez całą flotyllę niszczycieli i liczne eskadry samolotów wyruszyły w celu zniszczenia wielkiego konwoju, zmierzającego do Murmańska. Radziecka podwodna flota czuwała. Nikt nigdy nie uważał kapitana II rangi Łunina za szaleńca, a mimo to kapitan ten odważył się na pozorne szaleństwo — poprowadził swój okręt prosto na potężną flotyllę nieprzyjaciela. Ale kapitan Łunin znał swój okręt i znał swoich marynarzy. Radziecki podwodny okręt potrafił ominąć niemieckie ubezpieczenia, potrafił dzięki mistrzowskiemu prowadzeniu przez kapitana i wyszkoleniu swojej załogi zbliżyć się do ogromnego „Tirpitza". Kapitan Łunin postanowił ugodzić nieprzyjacielski konwój prosto w jego potężny łeb. Radzieckie torpedy osiągnęły cel. Potężny liniowiec ugodzony dotkliwie zawrócił natychmiast, a za nim podążył cały zespół w obawie przed dalszymi atakami „licznych", jak sądzili Niemcy, okrętów podwodnych. Konwój, zdążający do Murmańska — ocalał.

POD OSŁONĄ PŁOMIENI

Przyjacielem i uczniem Łunina był kapitan III rangi — Szczedrin. Już pierwszy występ bojowy przyniósł mu zwycięstwo w postaci storpedowanego patrolowca niemieckiego. Potem, za każdym razem wracając z rejsu bojowego do bazy — okręt podwodny Szczedrina oddawał jeden, dwa a czasem trzy wystrzały armatnie. Tak — według umownej tradycji północnomorzan — podwodnicy raportowali donośnie o liczbie zatopionych przez siebie jednostek nieprzyjaciela.

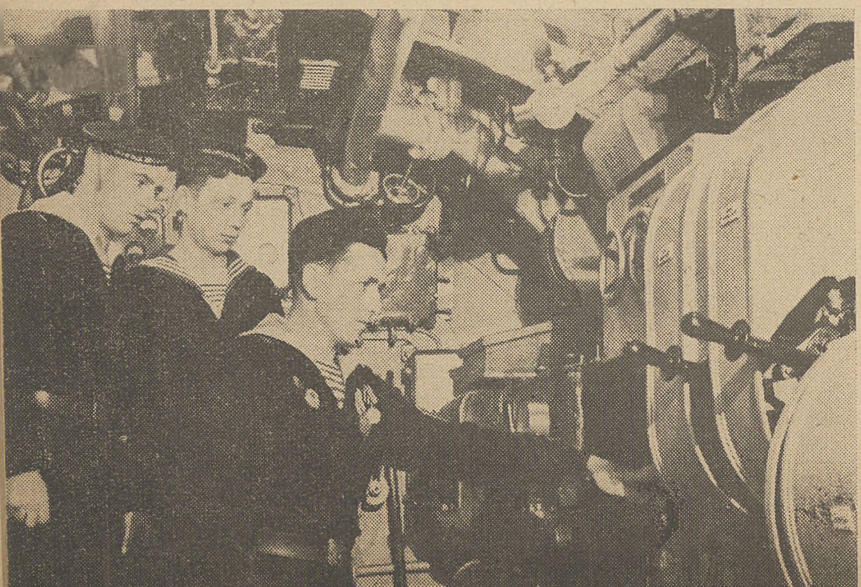
Było to w początkach 1944 roku. Okręt podwodny Szczedrina znajdował się na swym kolejnym patrolu. Długo i uparcie wypatrywano nieprzyjaciela. Ciągle nic i nic. Aż wreszcie wykryto go: dziesięć okrętów wojennych eskortowało troskliwie dwie jednostki — duży transportowiec i jeszcze większy zbiornikowiec. Niebywała gratka!

Silna osłona nie powstrzymała Szczedrina. Ominął ją po mistrzowsku, zręcznie wszedł w sam środek konwoju i dał salwę torpedową. Utalentowany podwodnik przeszedł tym razem samego siebie: jedną salwą ugodził zarówno transportowiec jak i zbiornikowiec. Gdy Szczedrin po ataku podniósł na chwilę peryskop nie ujrzał już transportowca — poszedł na dno w kilkanaście sekund. Zbiornikowiec zaś leżał na boku, zwolna pogrążając się a tysiące ton płonącej ropy rozlewało się wokół niego, tworząc nieprzebyte morze ognia.

Eskorta dobrała się wściekle do okrętu Szczedrina. Trzeba było czmychać. Manewry obliczone na to, by zmylić wroga — nie pomogły. Bomby głębinowe dziesiątkami rozrywały się wokoło. Radziecki okręt podwodny podrzucało to w dół, to w górę. Zdawało się, że nie ma ratunku.

I nagle Szczedrinowi błysnęła zbawcza myśl: ropa! Schronić się pod warstwę ropy płonącej wokół wraku

Starszy bosman A. Filipow wyjaśnia młodym marynarzom-komsomolcom działanie mechanizmów okrętu podwodnego.
fot. SIB.



zbiornikowca. Manewr jeden, drugi — i wtem nastaje cisza, pełna i absolutna cisza. Bomb nie słychać.

Długie godziny okręt podwodny spoczywał zaczajony pod osłoną palącej się na powierzchni morza ropy. Niemcy patrolowali wytrwale wzdłuż granicy płomieni, nie mieli jednak możności wtargnięcia w ich głąb i zniszczenia ukrytego przeciwnika. Gdy wreszcie dali za wygraną — Szczedrin nie niepokojony przez nikogo powrócił do swej bazy. Dwa wystrzały armatnie doniosły o nowym sukcesie radzieckiej floty podwodnej.

NA BAŁTYKU, MORZU CZARNYM I NA WODACH DALEKIEGO WSCHODU

Służba bałtyckiej floty podwodnej ZSRR odbywała się w warunkach przypominających nieco warunki, w jakich działała polska broń podwodna we wrześniowej obronie Wybrzeża — z tą różnicą, że okręty nasze nie miały wtedy ani jednego zabezpieczonego punktu oparcia. Na morzu płytkim i zamkniętym radziecki okręt podwodny był tropioną zawziecie zwierzyną, zwłaszcza w pierwszej połowie wojny. Ale zwierzyna ta była gotowa w każdej chwili przeobrazić się w nieubłaganego myśliwego. W tych niezmiernie trudnych warunkach broń podwodną ZSRR również i na Bałtyku zadała komunikacji niemieckiej niezwykle dotkliwe straty.

Podobnie jak na całym gigantycznym froncie od czarnomorskiej Tuapse po Murmańsk i Półwysep Rybacki — marynarz z radzieckiej floty bałtyckiej posiadał taką samą twardą zawziętość, taką samą pewność zwycięstwa w słusznej sprawie, jak ta, która ożywiała radzieckiego żołnierza pod Moskwą czy Stalingradem.

Na Morzu Czarnym radzieckie okręty podwodne dostarczały posiłków, uzbrojenia, amunicji a nawet paliwa lotniczego dla oblężonych miast: Odessy, Sewastopola i Kerczu. Działalność ta przybrała tak wielkie rozmiary, że dla swojego masowego charakteru otrzymała nazwę „dywanu podwodnego". Nie obeszło się zresztą i tutaj bez topienia nieprzyjacielowi licznych statków i barek transportowych.

Okręty radzieckie floty Dalekiego Wschodu brały udział w operacjach koło południowego Sachalinu i portu Artura. Radziecki marynarz zmazał hańbę klęski z 1904 roku, w szeregu zwycięskich akcji przeciw japońskiej flocie i armii lądowej i przyczynił się walnie do zdobycia Sachalinu i odzyskania portu Artura.

*

TAK WALCZYŁA I ZWYCIĘŻAŁA FLOTA RADZIECKA, WIELKA PŁYWAJĄCA ARMIA MARYNARZY, KTÓRYCH WYCHOWAŁ I DAŁ SWEJ OJCZYŹNIE KOMSOMOŁ.

KARTKI Z PAMIĘTNIKA JUNAKA

Na okładce Nr 1/2 „Młodego Żeglarza" widzieliście trzech uśmiechniętych chłopców. Ilu z Was — patrząc na tę okładkę — westchnęło głęboko: „ach, żeby być na ich miejscu! Żeby zostać „tym marynarzem" — Tym wszystkim „marzycielom" radzimy przeczytać urywek z pamiętnika pewnego junaka przedrukowany z tygodnika S.P. — „Razem".

PONIEDZIAŁEK: Zawsze marzyłem o tym, żeby zostać marynarzem. Jeszcze w Klonowcu u ciotki jeździliśmy balią po stawie. Ale raz Stasiek wlazł na „maszt" i zaczął wołać: „Widzę ląd! To pewnie Afryka!" — Balia straciła równowagę i chlupnęliśmy do wody. Najgorzej, że ta balia utonęła (była z blachy), a nazajutrz miało być wielkie pranie. I było. Ciotka sprała nas po kolei wałkiem, a potem zaraz dostała ataku serca, bo sobie przypomniała, że właściwie mogliśmy utonąć razem z tą balią.



Przez ciotkę nie poszedłem w zeszłym roku do Szkoły Morskiej. Pobuntowała mi rodziców: „Na pewno się utopi" — powiada. — „A zresztą jeszcze nikt z naszej rodziny nie splamił nazwiska tak, żeby aż na morze uciekać! Oddaj go lepiej na praktykę do szewca".

Akurat! Na złość jej nie utopię się!

Tymczasem nic straconego — przebywam teraz w Szkoleniowym Ośrodku Przysposobienia Morskiego S.P. w Ustce. Już mi obiecali, że mnie stąd wyślą do Szkoły Oficerów Marynarki.

Jak to dobrze, że w Komendzie nie ma ciotek...

CZWARTEK: Z początku to było trudno. Najgorzej tym, co sobie myśleli, że będą się przez cały czas opalać, a jak wrócą to zaczną zalewać dziewczynkom jakie to z nich matrosy. Jeden taki zapytał na początku kapitana: „Prędko pojedziemy do Casablanki?". Ale jak mu kazali wiosłować przez



cały dzień, wieczorem chciał już tylko do łóżka.

Ja zrazu nie mogłem się połapać w żaglach, linach i masztach. Pokręciło mi się, co to jest fok, co top, a co grot. Ale jak mnie stuknął w głowę bom, to teraz wiem. Nic trudnego.

ŚRODA: Dostałem z domu list. Ciotka czeka tylko, kiedy się utopię, żeby ona miała rację. A ja już przeżyłem jeden sztorm i nie utopiłem się. Nawet tak bardzo nie chorowałem. Za to ten, co chciał do Casablanki, to cały czas stał



na „zawietrznej" i dokarmiał bałtyckie dorsze. Omal go przy tym fala nie zmyła.

Jestem wilkiem morskim! Co na to powie Lidka? Wtedy przecież zerwała ze mną przez to morze. Powiedziała mi: „Chwalisz się i chwalisz, że będziesz marynarzem, a ciągle jesteś na Kaczej pod piątym!". I zaczęła chodzić z tym Antkiem z naprzeciwka, bo ją zawsze do kina prowadził...

Ja mu pokażę, jak wrócę, co to znaczy z marynarzem zaczynać!

PONIEDZIAŁEK: Ciotka nie daje za wygraną. Już nie mówi, że się utopię, ale za to wmawia rodzicom, że na pewno zrobię się strasznie ordynarny. Ale ja się nie przejmuję. Nauczyłem się tutaj innego życia. Niech mi ktoś powie, jak ten Adaś spod szóstego, że marynarz nie potrzebuje nic



robić! To wszystko przez te głupie piosenki: „Marynarz w noc się bawi, w hamaku we dnie śpi". Oho! Mógłby spać!

Temu, co tę piosenkę ułożył, kazałbym pokład wyszorować. Jeśliby potem jeszcze śpiewał — to znaczy byłby morowy chłop. Ale ja myślę, że śpiewałby cienko.

PIĄTEK: Uśmialiśmy się z jednego (tego samego, co to chciał do Casablanki). Kazali mu wejść na maszt. Z początku tłumaczył bosmanowi, że jest nerwowy, ale kiedy mu powiedzieli, że nerwy zgubił razem z chorobą morską, zaczął się w końcu wspinać. Gdy był już na górze i spojrzał ze zem w dół, nagle zaczął krzyczeć: „Rany, Julek! Tego pokładu jest coś za mało!". Kiedy zeszedł, to mówił, że już wszystko dobrze, tylko ten jacht mógłby sobie spokojniej stać.



A ja lubię wchodzić na maszt. Zawsze patrzę, czy stąd czasem Sztokholmu nie widać. Ale nie widać.

W jakiś czas potem:

SOBOTA: Hurra! We wtorek jedziemy do Leningradu. Wszyscy chodzą na głowach z radości. To ci będzie rejs!



Z Lidką całkowita zgoda. Pisała do mnie: Już nie chodzi z tym Antkiem.

NIEDZIELA: Przyjechali rodzice. Ciotka też. Bała się wejść nawet na pokład, a kiedy zobaczyła mnie na maszcie dostała ataku serca. Potem, jak wyzdrowiała, zaczęła za-



raz buntować rodziców, żeby mi nie dali jechać. Wtedy już zdenerwowałem się i powiedziałem, że każą jej pokład szorować za szeptaną propagandę. A zresztą co rodzina ma do gadania w S.P. Tu nie Kacza pięć!

Na tym urywa się pamiętnik.

JERZY ZIELEŃSKI



NA MORSKIM HORYZONCIE

ŻYCIE PORTÓW

W lutym i na początku marca parokrotnie szalały nad Bałtykiem silne sztormy, wyrządzając liczne szkody, psując nadbrzeża w portach, pomosty (m. in. w Sopocie), niszcząc umocnienia brzegowe, powodując przez spiętrzenie wody uszkodzenia tam i wylewy na Żuławach.

Przez pewien czas komunikacja z Helem — z powodu podmycia torów — była przerwana. Po jej wznowieniu — póki woda nie opadła — pociąg jechał wąską groblą między wodami Zatoki i otwartego Bałtyku, jak to widać z fotografii.



Sztormy hamowały pracę w portach, utrudniając przeładunek, opóźniając przybycie statków i powodując natłok w dniach posztormowych.

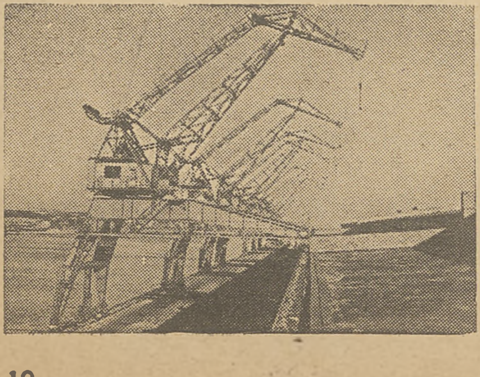
Mimo to wg prowizorycznych obliczeń w lutym Gdynia i Gdańsk przeładowały 1 023 000 ton, Szczecin 329 000 t., małe porty 72 000 t. Razem 1 424 000 t. Z tego 1 175 000 t. przypada na węgiel (106% planu). Jest to rekordowa ilość. — Dotychczasowe maximum przeładunku węgla, osiągnięte we wrześniu ub. roku, wynosiło 1 160 000 t.

W r. 1949 planowane jest przeładowanie 14,5 miliona t. węgla (w r. 1948 — osiągnęliśmy 12,5 mil. t.), z czego 10 mil. t. ma przejść przez Gdynię i Gdańsk (w r. 1948 — 9,3 mil. t.), a 4,5 mil. t. przez Szczecin i małe porty (w 1948 — 3,2 mil. t.). Oprócz węgla porty nasze przeładują w r. 1949 około 4,5 mil. t. innych towarów. Ogólny przeładunek w r. 1949 planowany jest na około 19 mil. t.

Praca portów polskich w r. 1948 przedstawiała się następująco:

		Przeładunek w t.	weszło statków	o tonażu NRT
Gdynia		6 060 000	2 986	3 138 700
Gdańsk		6 670 000	2 631	2 685 000
Szczecin		3 110 000	1 743	899 500
małe porty		755 000	1 117	173 800
Razem	w r. 1948	16 595 000	8 477	6 897 000
	w r. 1947	10 577 000	6 028	4 989 100
	w r. 1946	7 784 000	4 696	4 898 500
	w r. 1945	917 000	887	756 100

Zestawienie danych za lata 1945—1948 wskazuje wyraźnie na tempo rozwoju naszych portów, do czego w znacznym stopniu przyczynia się stały wzrost ich wyposażenia technicznego.



Np. w Gdyni i Gdańsku czynnych było na początku roku 1948 — 66 urządzeń przeładunkowych, w końcu roku — 101. Ogólna powierzchnia magazynów w tych portach wzrosła w ciągu r. 1948 z 154 000 m² do 262 000 m².

Do wzrostu przeładunków przyczynił się też w wielkiej mierze wzrost wydajności pracy, osiągnięty dzięki współzawodnictwu oraz zorganizowaniu pracy w duchu gospodarki socjalistycznej, czego przykładem jest robotnicze przedsiębiorstwo przeładunkowe „Portorob", wykonywujące wszystkie przeładunki w portach polskich.

Najszybsze tempo rozwoju wykazuje Szczecin, którego obroty wynosiły:

w r. 1946 — 44 600 t
w r. 1947 — 726 400 t
w r. 1948 — 3 110 000 t

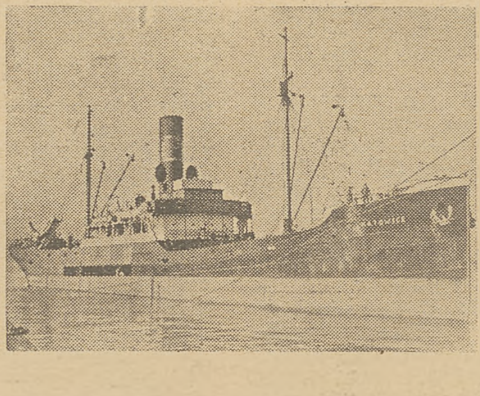
Tempo to utrzyma się nadal. Ukończono już prace budowlane przy nowym basenie przeładunków masowych i rozpoczęto tam montaż dźwigów sprowadzonych z Czechosłowacji. Nadeszła też wiadomość z USA, że wielkie taśmowe urządzenie do przeładunku węgla o rocznej wydajności 2,5 mil. t., zamówione dla Szczecina — gotowe już jest do odbioru.

Obecnie rozpoczęto w Szczecinie prace przy budowie nowego nabrzeża dla obsługi tranzytu czeskiego.

W r. 1948 na 16,6 mil. t. przeładunku — 1,2 mil. t. przeznaczone było jako tranzyt dla Czechosłowacji.

STATKI i ŻEGLUGA

Sztormy na m. Północnym o niespotykanej od lat gwałtowności spowodowały bolesną stratę w polskiej flocie handlowej. W dniu 1 marca u wybrzeży holenderskiej wyspy Terschelling zatonął — zepchnięty przez sztorm na mieliznę i przełamany na pół od uderzeń fal — s/s „Katowice".



Załoga została uratowana przez holenderską łódź ratowniczą.

Tramp „Katowice", używany do przewozu ładunków masowych, zbudowany był we Francji w r. 1925. Oto jego charakterystyka: 1995 BRT, 1007 NRT, 3000 DWT, długość 85 m, szerokość 12 m, zanurzenie 5,5 m, maszyna parowa o mocy 1200 KM, 1 śruba, szybkość 9 węzłów, 26 ludzi załogi. Należał do partii 5 bliźniaczych statków tzw. „Francuzów", zakupionych przez Polskę w r. 1926 we Francji. Pozostałe statki, które wszystkie szczęśliwie przetrzymały wojnę, to: s/s „Wilno", s/s „Kraków", s/s „Poznań" i s/s „Toruń".



s/s „Puck"

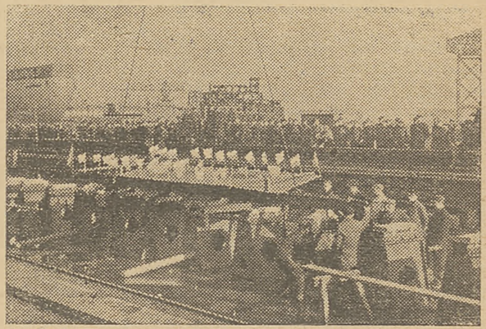
Chłodnicowiec m/s „California Express", o którym pisaliśmy w poprzednim n-rze „Młodego Żeglarza", zamieszczając jego sylwetkę — został zakupiony i nazwany się obecnie m/s „Czech". Do Kopenhagi wyjechała już część załogi, celem przejęcia statku, który na razie pójdzie do stoczni, celem dokonania remontu. Po remoncie obejmie służbę na linii Gdynia—Londyn, na miejsce zatopionego „Lecha".

Również wkrótce przybędzie do kraju s/s „Puck", budowany w Anglii. Oto jego charakterystyka: 1460 DWT, 70 m długości, 11 m szerokości, 4,5 m zanurzenia, maszyna parowa o mocy ok. 1000 KM, 1 śruba, 11 węzłów. Statek ten jako drobnicowiec skierowany zostanie do obsługi jednej z linii regularnych.

Turbinowiec „Pułaski", o którego awarii donosiliśmy w poprzednim n-rze, został zadokowany w Antwerpii celem naprawy uszkodzeń kadłuba i w końcu marca wróci do Gdyni.

STOCZNIE

15 lutego odbyła się w Stoczni Gdańskiej uroczystość rozpoczęcia budowy trawlera rybackiego dla Tow. „Dalmor".



Na zdjęciu widać odcinek stępki wraz z blachami poszycia dna, ustawiany przy pomocy dźwigów na pochylni. Pierwszy budowany w Polsce trawler rybacki „Dalmor 1" będzie dużą jednostką o 53,5 m długości, 9 m szerokości i 4,2 m zanurzenia. Otrzyma on maszynę parową o mocy 1100 KM, która pozwoli rozwijać szybkość 12,5 węzła. „Dalmor 1" przewyższa pod każdym względem dotychczasowe nasze trawlery, których charakterystykę można znaleźć w odcinkach „Polskiej Floty Rybackiej".

Na spuszczonych na wodę 2 rudowęglowcach prowadzone są prace przygotowawcze do zainstalowania maszyn napędowych. Montaż kadłubów pozostałych 4 rudowęglowców i 4 holowników postępuje szybko naprzód.

Zbliża się ku końcowi odbudowa m/s „Warta" i ta wielka i piękna jednostka wkrótce wejdzie do służby.

Na Stoczni Gdyńskiej posuwają się prace przy s/s „Wrocław", odbudowany z poniemieckiego wraku „Otto Alfred Mueller". Zakończono remont części podwodnej i statek zeszedł z doku na wodę.

Poza tym stocznie — jak zwykle — wykonywują szereg większych i mniejszych napraw na statkach polskich i zagranicznych.

KADRY MORSKIE

Oprócz szkół, przygotowujących młodzież na przyszłych fachowców morskich, czynne są na Wybrzeżu liczne kursy, doskonalące pracowników morza w różnych dziedzinach praktycznej wiedzy zawodowej.

Warto zrobić przegląd kursów, które się odbywają obecnie.

W Szczecinie, Darłowie i Kołobrzegu odbywają się 3-miesięczne kursy handlu morskiego — celem dokształcania personelu handlowego, obsługującego te porty.

W Gdyni rozpoczął się IV kurs motorzystów kutrowych (32 słuchaczy) i III kurs szyprów kutrowych (36 słuchaczy).

W Szczecinie otwarty został II kurs szyprów kutrowych (22 słuchaczy).

Wkrótce w Szczecinie rozpocznie się kurs sieciarski dla rybaków.

Instytut Medycyny Morskiej w Gdańsku przeprowadził kurs dla lekarzy - weterynarzy z całego kraju, przygotowujący specjalistów do badania mięsa rybiego.

Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych wykończyło budowę specjalnego basenu do szkolenia nurków. Natychmiast rozpoczęto dla wszystkich ekip nurkowych wybrzeża kurs z zakresu prac podwodnych (cięcie metali pod wodą, zakładanie lin itd.). Kursanci wykonywują ćwiczenia w basenie pod okiem instruktora obserwującego ich czynności przez okienka kontrolne w ścianach basenu.

W Gdyni odbywa się 3-miesięczny kurs dla rzeczoznawców skór surowych, którzy zatrudnieni będą przy odbiorze tego towaru nadchodzącego w ramach importu.



RYBACTWO

Rybołówstwo polskie stale się rozwija. Przybywa nie tylko trawlerów, kutrów i łodzi. Przybywa dobrego sprzętu, powiększa się też stale liczba czynnych rybaków.

Główną troską tej wielkiej rzeszy rybaków był fakt zmniejszania się połowów dorsza w drugiej połowie ub. roku. O ile w pierwszym półroczu przeciętna wydajność z 1 kutra miesięcznie wynosiła ok. 25 t. to w końcu roku spadła do 5 t.

W styczniu b. roku połowy na całym wybrzeżu dawały przeciętnie na dzień zaledwie 50 t. dorsza.

Na szczęście w lutym nastąpiła wyraźna poprawa i w końcu tegoż miesiąca rybacy wyciągają z morza średnio ok. 150 t. dorsza dziennie, mimo przerw w połowach z powodu sztormów.

Sztormy utrudniają też połowy dalekomorskie na m. Północnym i koło Islandii, gdzie po zakończeniu sezonu śledziowego rozpoczął się okres połowów dorsza.

Z 20 trawlerów polskich, które od lipca do grudnia łowiły śledzie osiągając ogółem w wyniku 7 233 ton ryby wartości 720 milionów złotych — już 10 rozpoczęło po przerwie — wykorzystanej na remonty — połowy dorsza, którego wyładowywać będą bezpośrednio w portach zagranicznych celem uzyskania dewiz ze sprzedaży. Dowóz dorsza do Polski nie opłaciłby się zupełnie.



Uśmiechnięte twarze na zdjęciu, dokonanym przed odjazdem, mówią o dobrym samopoczuciu całego zespołu, który w sezonie śledziowym złowił ogółem 612 t. ryby, zajmując trzecie miejsce i wysuwając się przed kilkanaście innych trawlerów, obsadzonych w dużej mierze przez Holendrów i dowodzonych przez doświadczonych szyprów holenderskich.

PIŚMIENNICTWO MORSKIE

Z wydanych ostatnio książek obejmujących tematy morskie zasługują na szczególną uwagę:

„Morskie statki handlowe" M. Krynickiego (Wyd. Instytut Bałtycki) — przejrzyste i przystępne wprowadzenie w całokształt wiedzy dotyczącej żeglugi morskiej.

„Morze Północne" dr K. Demela (wyd. Morski Instytut Rybacki) — zarys geologii, geografii i biologii dostosowany do potrzeb rybackich ale zarazem mogący zainteresować każdego.

„Kalendarz Rybacki 1949" (wyd. Morski Instytut Rybacki) — wszechstronny podręcznik rybaka morskiego.

„Transakcje w handlu morskim" J. Kunerta — fachowy podręcznik z zakresu praktyki gospodarczo-morskiej.

Z powieści wysuwa się na czoło **„Statek Derbent"** Krymowa (wyd. Książka) o ciekawej fabule morskiej a zarazem bogatej treści społecznej.

Należy też wspomnieć, że została wznowiona jedna z najwspanialszych opowieści o sztormie na morzu „Tajfun" J. Conrada, a także ukazały się dwie inne powieści tego największego pisarza morskiego: **„Korsarz"** i **„Złota strzała"**.

POLSKA FLOTA RYBACKA (5)

(CIĄG DALSZY)



A P O L O N I U S Z, Gdy — 109, SPDH, (ex „Lord Collingwood"), Dalmor, lugrotrauler, zbud. w r. 1930 na stoczni The Goole Shipbuilding & Repairing Co, Ltd, Goole (Anglia), 116 BRT, 44 NRT, długość 28 m, szerokość 6 m, głębokość 2,9 m, parowiec (maszyna tłokowa, trójprężna), 300 KM, szybkość 9½ węzła, załoga 10 ludzi.

U w a g a — Otrzymany w r. 1947 w ramach dostaw UNRRA. Bazuje w Great Yarmouth.

E U G E N I U S Z, Gdy — 111, SPDJ, (ex „Lord Rodney"), Dalmor, lugrotrauler, zbud. w r. 1928 na stoczni The Goole Shipbuilding & Repairing Co, Ltd, Goole (Anglia). 104,5 BRT, 45 NRT, długość 27 m, szerokość 6 m, głębokość 2,75 m, parowiec (maszyna tłokowa, trójprężna), 265 KM, szybkość 9¾ węzła, załoga 10 ludzi.

U w a g a — Otrzymany w r. 1947 w ramach dostaw UNRRA. Bazuje w Great Yarmouth.

E U Z E B I U S Z, Gdy — 113, SPDL, (ex „Mace"), Dalmor, lugrotrauler. zbud. w r. 1919 na stoczni Alexander Hall & Co, Ltd, Aberdeen (Anglia). 96.5 BRT. 41 NRT, długość 26.3 m, szerokość 5.6 m, głębokość 2.8 m, parowiec (maszyna tłokowa, trójprężna), 275 KM, szybkość 9 węzłów, załoga 10 ludzi.

U w a g a — Otrzymany w r. 1947 w ramach dostaw UNRRA. Bazuje w Great Yarmouth.

S Y L W E R I U S Z. Gdy — 114, SPDM, (ex „Acorn") Dalmor, lugrotrauler. zbud w r. 1919 na stoczni Alexander Hall & Co, Ltd, Aberdeen (Anglia), 96.5 BRT. 41 NRT. długość 26.3 m. szerokość 5,6 m, głębokość 2,8 m, parowiec (maszyna tłokowa, trójprężna), 270 KM, szybkość 9 węzłów, załoga 10 ludzi.

U w a g a — Otrzymany w r. 1947 w ramach dostaw UNRRA. Bazuje w Great Yarmouth.

E U S T A C H I U S Z, Gdy — 112, SPDK. (ex „Jenny Irvind"). Dalmor, lugrotrauler, zbud. w r. 1919 na stoczni Calby Bros. Oulton Road. Lowestoft (Anglia). 95.2 BRT, 40.4 NRT, długość 26.3 m, szerokość 5.7 m. głębokość 2,8 m, parowiec (maszyna tłokowa, trójprężna), 270 KM, szybkość 9½ węzła, załoga 10 ludzi.

U w a g a — Otrzymany w r. 1947 w ramach dostaw UNRRA. Bazuje w Great Yarmouth.

A N T O N I U S Z. Gdy — 107, SPDG., (ex „Lord Hood"), Dalmor, lugrotrauler, zbud. w r. 1925 na stoczni Cochrane & Sons, Ltd, Selby (Anglia), 92.4 BRT, 32.9 NRT. długość 28 m, szerokość 5.8 m, głębokość 2.75 m, parowiec (maszyna tłokowa, trójprężna), 200 KM,

U w a g a — Otrzymany w r. 1947 w ramach dostaw UNRRA. Bazuje w Great Yarmouth.
szybkość 9 węzłów, załoga 10 ludzi.

A R K A D I U S Z, Gdy — 110, SPDI. (ex „Lord Barham"), Dalmor, lugrotrauler, zbud. w r. 1925 na stoczni Cochrane & Sons, Ltd. Selby (Anglia), 92.4 BRT, 32.7 NRT, długość 26 m, szerokość 5.7 m. głębokość 2.75 m, parowiec (maszyna parowa trójprężna) 200 KM, szybkość 9 węzłów, załoga 10 ludzi.

U w a g a — Otrzymany w r. 1947 w ramach dostaw UNRRA. Bazuje w Great Yarmouth.

UWAGA OGÓLNA — powyższe jednostki jako nie nadające się do polskich warunków eksploatacyjnych (niemożność operowania z baz krajowych) — zostaną w najbliższym czasie sprzedane zagranicę wzgl. wymienione na jednostki o większym zasięgu.

(CIĄG DALSZY NASTĄPI) J. M.

Kronika Kół Przysposobienia Marynarskiego „S. P."

BUDUJEMY SPRZĘT

Celem zaopatrzenia praktycznych kursów letnich w niezbędny sprzęt, przystąpiono już do budowy nowego taboru pływającego. Na stoczniach Głównego Urzędu Kultury Fizycznej (GUKF) w Gdańsku i innych miejscowościach buduje się obecnie około 60 szalup wiosłowo-żaglowych (dziesięciowiosłowych, pow. żagla 25 m²). 20 bączków (małe dwu lub czterowiosłowe łódki) oraz 3 pełnomorskie łodzie motorowe.

Flotylla ta pozwoli na racjonalne przeszkolenie większej ilości junaków przysposabiających się do zawodu marynarskiego.

POWSTAJĄ KOŁA PRZYSPOSOBIENIA MARYNARSKIEGO

W organizowaniu Kół Przysposobienia Marynarskiego przoduje woj. poznańskie, które ma już ponad 40 kół w terenie. Drugie miejsce zajmuje woj. olsztyńskie.

GEN. ZARUSKI W „SŁUŻBIE POLSCE"

Piękny jacht szkolny Ligi Morskiej s/s „Gen. Zaruski" został wydzierżawiony przez Komendę Główną P.O. „Służba Polsce". Wielu z Was będzie żeglowało na tym jachcie w tym roku.

JUNACY „S.P." CZŁONKAMI LIGI MORSKIEJ

W związku z porozumieniem z Kom. Gł. P.O. „S.P." — Liga Morska obejmie patronat nad wszystkimi Kołami Przysp. Mar. i zajmie się mobilizowaniem społecznych funduszy na potrzeby tych Kół.

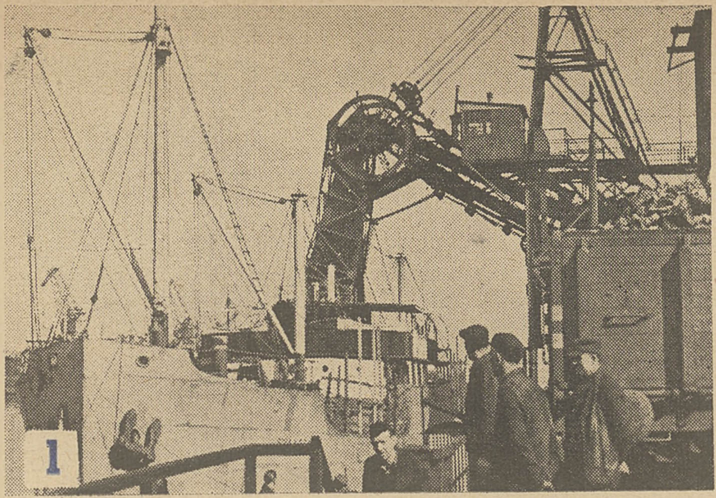
Członkowie Ligi Morskiej w Kołach Przysp. Mar. „S.P" będą korzystać w pełni z urządzeń L. M.

Komunikat

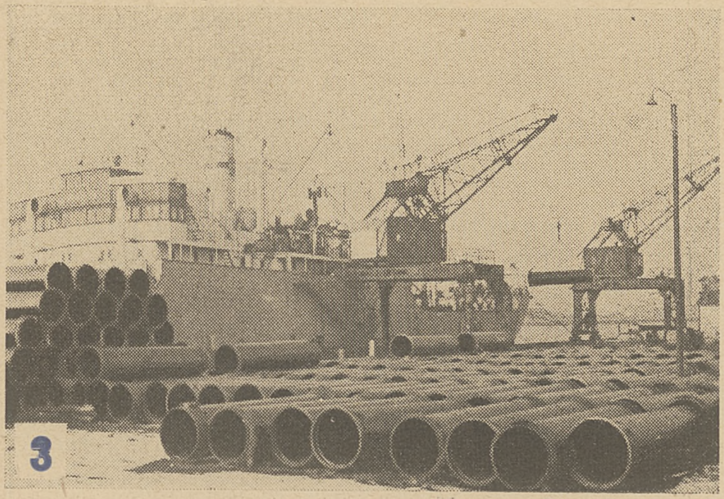
ODDZIAŁ WYSZKOLENIA MARYNARSKIEGO KOMENDY GŁÓWNEJ P.O. „SŁUŻBA POLSCE" poszukuje etatowych pracowników na stanowiska i n s t r u k t o r ó w, do wszystkich miast wojewódzkich oraz do ośrodków wyszkoleniowych w Gdyni, Gdańsku, Szczecinie, Darłowie, Kruszwicy, Giżycku, Kiekrzu i Olecku.

W y m a g a n e k w a l i f i k a c j e: Znajomość spraw morskich i przeszkolenie żeglarskie.

Kandydaci winni do 10 k w i e t n i a b. r. złożyć we właściwych komendach wojewódzkich S P. wzgl. w Komendzie Głównej (W-wa, 6 sierpnia 26) na ręce szefów personalnych — p o d a n i a, wraz z załączonym szczegółowym życiorysem oraz odpisami dowodów stwierdzających ich kwalifikacje zawodowe i ew. przynależność organizacyjną.







TOWARY – KTÓRE

Każdy kraj prowadzi mniej lub więcej ożywiony handel z innymi państwami — wywożąc dobra, które posiada w nadmiarze i sprowadzając w zamian to — czego sam nie ma lub nie produkuje a co mu do prowadzenia gospodarki wewnętrznej jest niezbędne. Zupełnie tak samo jak np. rolnik, który w zamian za produkty swej pracy — zboże, nabiał, mięso — uzyskuje w mieście artykuły przemysłowe, maszyny, odzież itp. Naturalnie, aby budżet rolnika był zrównoważony — globalna wartość przedmiotów zakupionych nie może przekraczać wartości produktów sprzedanych przez niego — popadłby bowiem w tarapaty finansowe. Podobnie — aby obroty handlowe jakiegoś państwa można było nazwać zrównoważonymi — wartość towarów przywożonych musi być mniejsza od wartości towarów sprzedawanych zagranicę. Im zaś więcej wywozi się a im mniej potrzeba sprowadzać — tym szybciej rośnie bogactwo narodowe i wzrasta dobrobyt kraju.

W roku 1948 Polska wyeksportowała towarów na łączną sumę 528 134 tys. dolarów. (Wartość towarów sprowadzonych z zagranicy

1 Węgiel i koks to podstawa naszego eksportu. Wartość wywiezionego węgla i koksu w roku 1948 jest dziesięciokrotnie większa od wartości w roku 1945. Głównymi odbiorcami polskiego węgla są Szwecja, Włochy, Francja, Finlandia, Dania, ZSRR i Holandia.

2 Polski cement zdobył sobie zasłużoną sławę na rynkach zagranicznych. Szczególnie duże jego ilości wywozi się do państw Południowo-Amerykańskich.

3 Znaczną ilość żeliwnych rur kanalizacyjnych dostarczyliśmy ostatnio Turcji. Waga jednej takiej „rurki" jak widać na zdjęciu — wynosi 3 tony, średnica — 1,20 m.

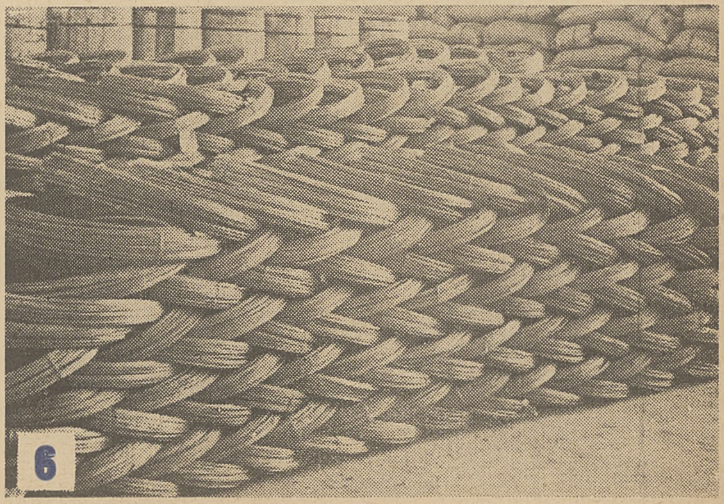
4 Szkło — najróżniejszych formatów i grubości wywozimy stale zarówno do państw europejskich (np. Belgii i Holandii) jak i do krajów mniej lub więcej egzotycznych (Egipt, wyspa Timor).

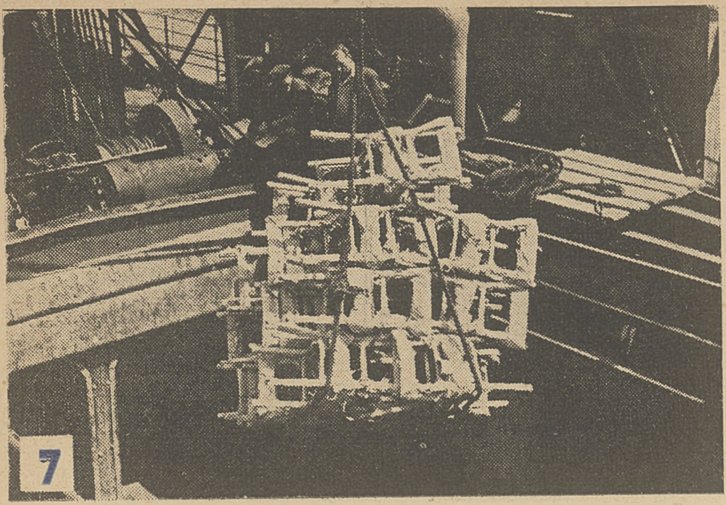
5 Co jest w tych skrzynkach? — Gwoździe. Doskonałe polskie gwoździe. Odbiorców mamy mnóstwo. Jeden z ostatnich ładunków odszedł np. do Bankongu.

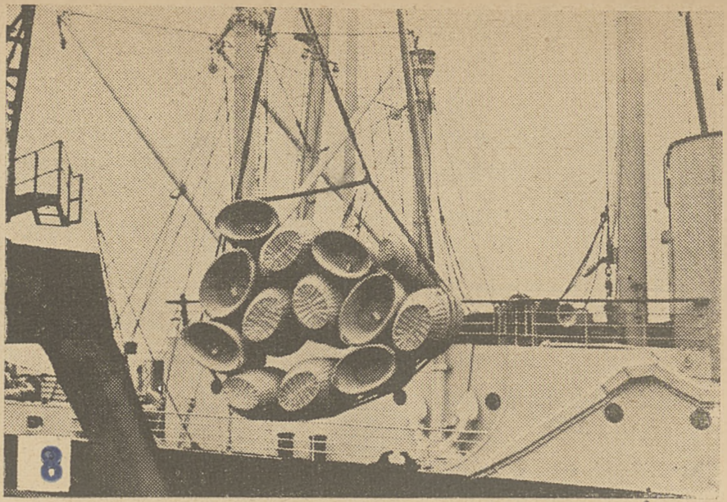
6 Prócz gwoździ — drut, rury, kształtowniki, blachy i inne wyroby metalowe znajdują chętnych nabywców w pobliskiej Szwecji, w Holandii, Danii, Norwegii, a także w szeregu państw pozaeuropejskich jak — Palestyna, Unia Południowo-Afrykańska, Sudan, Chiny, Siam, Liberia i inne.







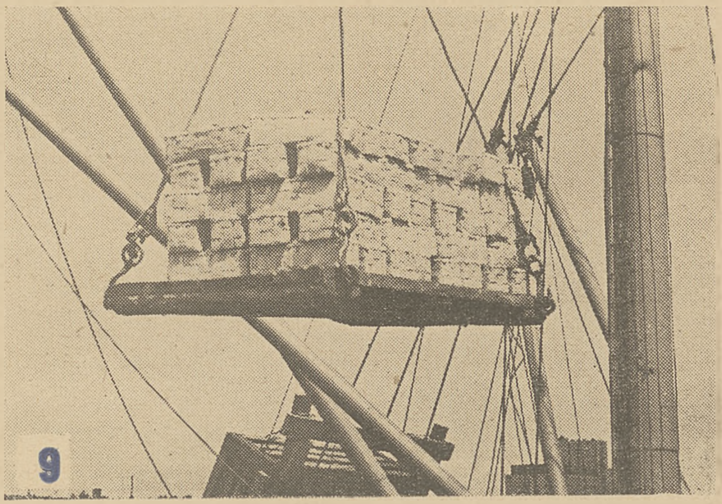


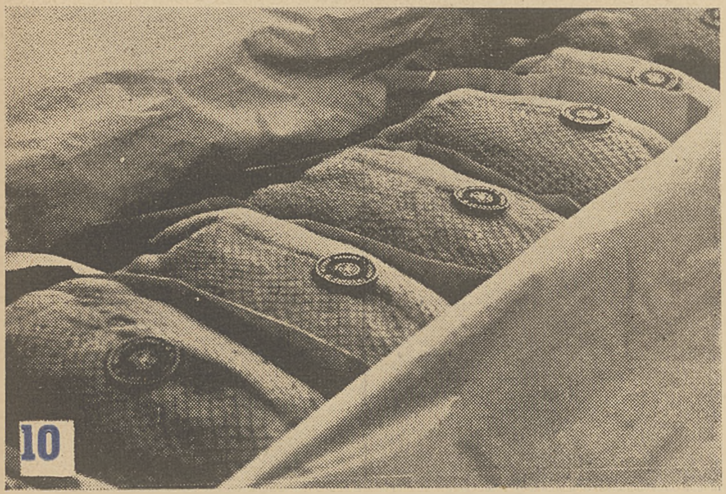


WYSYŁAMY w ŚWIAT

wyniosła 509 511 tys. dolarów). Eksport nasz w porównaniu z rokiem 1947 zwiększył się przeszło dwukrotnie, w stosunku zaś do roku 1946 — czterokrotnie. Zwiększyła się niepomiernie różnorodność wysyłanych towarów, zwiększył się też zasięg geograficzny wywozu. Prócz węgla i koksu eksportujemy duże ilości zboża, cukru, cementu, drzewa, soli, wyrobów metalowych, drutu, rur, ryb, jaj, sody, cynku, mebli, szkła, cebuli, kartofli, przetworów chemicznych itd. itd. Nasi odbiorcy to ZSRR, Szwecja, Włochy, Finlandia, Dania, Holandia, Francja, Anglia, Belgia, Norwegia, Niemcy a z krajów pozaeuropejskich — Argentyna, Arabia, Australia, Brazylia, Chile, Egipt, Indie Bryt., Kong-Kong, Irak, Kamerun, Kenia, Malaje, Malta, Mozambik, Maroko, Nigeria, Panama, Siam, Sudan, Syria, Trynidad, Timor, Turcja, Unia Południowo-Afrykańska, Urugwaj, Stany Zjednoczone, Wenezuela i inne.

(OPR. JOTEM — ZDJ. K. KOMOROWSKI)





7 Meble — dokładniej: krzesła — wywozimy już od kilku lat do Anglii.

8 Cenne dewizy można otrzymać nawet za kosze. Dowodem jest choćby powyższa fotografia, na której widać załadunek partii eksportowych koszy na m/s „Batory".

9 Cała planka pełna ślicznych, białych kobiałek. Co może być w tych kobiałkach? Czarne jagody! W sezonie sprzedaliśmy znaczne transporty jagód zachłannym na żywność Anglikom. Dostaliśmy w zamian maszyny i samochody.

10 Założę się, że nie zgadniecie co tak sobie leży rządkiem w tej skrzynce: indyki! Anglicy nie wyobrażają sobie Bożego Narodzenia bez indyka na stole. Polski zaś drób jest podobno najlepszy. Zatem — prosimy — dobrze nam tylko zapłaćcie.

11 Od najdawniejszych czasów do naszych zasadniczych artykułów eksportowych należy zboże. Już w roku ubiegłym wznowiliśmy jego wywóz dostarczając znaczne ilości m. in. Norwegii, Szwecji, Danii i Belgii. Na zdjęciu elewator ssie zboże z komory silosa, transportując je następnie rurami do ładowni statku.

12 Oto dowód, że udział w naszym handlu zagranicznym mają również... kury. I to całkiem poważny. Posegregowane w zbiornicach jajka (na zdjęciu) pakowane są w skrzynki i na pokładach statków-chłodni wędrują zagranicę.





CHINY

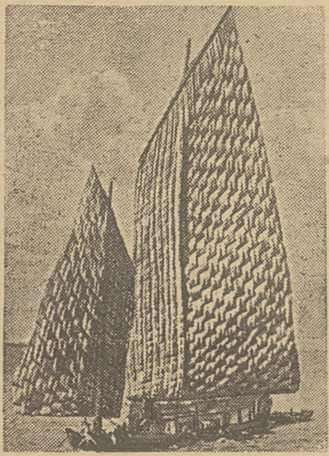
(Dok. ze str. 9)

wać o głodzie koumintangowskich transportów.

— Wiesz ojcze, byłem dziś z ciekawości w porcie i w mieście. Spotkałem też Yanga. Znów opowiadał mi o życiu swej rodziny. Ciężka jest

DOLA CHIŃSKIEGO KULISA

ojcze. Yang jest młodszy ode mnie, a już ciężko pracuje, pomagając ojcu w utrzymaniu rodziny. Zaprowadził mnie do ich nowego „domu". Wiesz, że nasza, stara, przegniła dżonka jest pałacem w porównaniu z tym jak oni „mieszkają". Właściwie to nie mieszkają, a siedzą kątem pod murem miejskim w pobliżu południowej bramy. Śpią na garści jakiejś trawy, gotują, jeśli mają co, na zwy-



W porcie szanghajskim, na rzece Jang-tse-kiang bazują tysiące starych dżonek chińskich. Oto jedna z nich z żaglami z maty.

kłym ognisku. Co chwila potrącają ich przechodnie. Najmłodszy braciszek Yanga stale płacze z głodu. W dodatku przedwczoraj zachorowała matka. Nie wiadomo, co jej jest, bo nie mają pieniędzy na lekarza.

— Gdyśmy tam byli, przybiegł na chwilę ze swą rikszą ich ojciec. Usłyszawszy płacz małego, ze łzami w oczach uciekł czym prędzej.

— Słuchaj ojcze! Czy nie moglibyśmy ich przyjąć do nas na dżonkę? Zrobiliby sobie daszek na dziobie, mieliby przynajmniej sucho i cieplej, niż tam pod murem...

— Dobrze Li, przyprowadź ich wieczorem na dżonkę. Pomożemy im. Inni rybacy też im chętnie pomogą...

Zapadł wieczór. Wilgotny wiatr niósł od portu odgłosy jego życia. Na dżonkach panowała cisza. Tylko na jednej z nich stary rybak, pociągając z długiej, porcelanowej fajeczki, rozmawiał ze swym nowym lokatorem. Tematem rozmowy były aktualne wydarzenia ostatnich dni a między innymi

SPRAWA FORMOZY

— Formoza to nie tylko wyspa, to także symbol — mówił kulis Tso-tan.

— To symbol tego świata chińskiego, który mija, który się kończy. Formoza, to ostatnia deska ratunku dla Czang-kai-szeka. Na niej gromadzi wojska, broń, sprzęt i złoto, które później odda swym amerykańskim mocodawcom „pod opiekę". Kto wie, może nawet i wyspę już im „odstąpił"?

— Pomagają mu „przyjaciele z Ameryki" za koncesje, za kopalnie i fabryki, za węgiel i wolfram, za herbatę i ryż. A setki tysięcy, miliony robotników, górników i kulisów cierpiały i cierpią do dziś głód, ubierają się w liche, amerykańskie perkaliki, bo chiński jedwab dla nich za drogi. Z naszej pracy i krwi pęcznieją kiesy chińskich i zagranicznych bogaczy...

— Ale teraz, kiedy coraz wyraźniej widać, że gwiazda Czang-kai-szeka gaśnie, że Mao-Tse-Tung zwycięża, amerykańscy mocodawcy postanowili uratować swą ostatnią pozycję — Formozę. Dlatego tam właśnie przeniosła się ich flota i oddziały lądowe, tam osiedli ich instruktorzy wojskowi, tam szkolą się nowe, ostatnie chyba, oddziały Kuomintangu.

NIE ZMIENI TO JEDNAK OSTATECZNEGO WYNIKU TEJ WOJNY.

Mao-Tse-Tung ma coraz więcej zwolenników, wśród naszego ludu. Idą za nim ci wszyscy, których gnębią chińscy bogacze. Coraz jawniej, coraz wyraźniej upominają się o swe prawa górnicy i hutnicy, biedni chłopi i robotnicy. Stają do walki najwięksi biedacy naszego ludu — kulisi. Budzi się cały naród chiński — dodaje Tao-dżi.

— W porcie coraz bardziej huczy. Dzisiejsze zajście w magazynach powinno stać się dla nich jeszcze jedną przestrogą, tym bardziej, że im się tak spieszy na te wyspę.

— Mamy już dość głodu, niewoli i wyzysku. Myśleliśmy, że gdy zginie z rzeki sylwetka japońskiego pancernika „Idzumo", wszystko się nareszcie poprawi. Myliliśmy się jednak. Toteż dziś jest nam coraz bardziej pilno do wolności, do życia bez pałek i wojny, bez perkalikowej tandety i głodu!

Kraj nasz jest dość bogaty, by wyżywić tych wszystkich, którzy chcą dla niego uczciwie pracować. Cieszę się myślą, że żaden z mych synów nie będzie już kulisem, że nie będzie musiał mieszkać pod murem, w kałuży błota, że nie będzie z utęsknieniem wyglądał codziennej miseczki ryżu. Cieszę się, że ten najmłodszy będzie szczęśliwszy ode mnie, bo żyć będzie w Chinach ludu chińskiego, w Chinach sprawiedliwości i ładu, w Chinach, które niesie ze sobą huk dział nad Jangtse-kiangiem!

KAZIMIERZ BARTCZAK



Wprowadzamy w „Młodym Żeglarzu" dział odpowiedzi Redakcji i sądzimy, że powitacie go z zadowoleniem. Prosimy Was jednak abyście nie zadawali pytań nie przemyślanych i takich, na które możecie znaleźć sami odpowiedź (np. w poprzednich numerach naszego pisma). Pamiętajcie również, że odpowiedzi udzielać będziemy zasadniczo wyłącznie na pytania z dziedziny życia i pracy na morzu, natomiast stereotypowe pytania dotyczące warunków przyjęcia do szkół morskich pomijać będziemy milczeniem — bowiem zagadnienie to jest wszechstronnie i wystarczająco oświetlane w innych działach „Młodego Żeglarza". Odpowiedzi listowych — poza wypadkami wyjątkowymi — nie udzielamy.

REDAKCJA

Bogumił Nowak, Milicz. I my również posiadamy kilkanaście „zdobycznych" numerów „Die Seekiste". Stanowią one dla nas skarb nieoceniony. O uzupełnieniu roczników nie ma co marzyć, chyba.. chyba, że np. Wy bylibyście skłonni odprzedać Redakcji posiadane egzemplarze. Chodziłoby nam głównie o n-ry 1—8/42, 1 oraz 11/43, 4—9/44 i cały rocznik 41 (z wyjątkiem n-ru 9). O ile nam wiadomo od października 1944 „Die Seekiste" przestał wychodzić, zatem rocznik 1945 nie istnieje. Gdybyście zechcieli odprzedać nam wszystkie posiadane numery, względnie chociaż tylko te, których nam brak — napiszcie niezwłocznie do Redakcji i podajcie żądaną cenę. Będziemy Wam mocno zobowiązani i zrewanżujemy się — oprócz zapłaty — jakąś dobrą morską książką. Losy „Bismarcka" i „Tirpitza" (oficjalnie 35 000 ton wyporności — w rzeczywistości aż 45 000 ton) — są następujące: „Bismarck" podczas próby przerwania się na Atlantyk w celu prowadzenia wojny krążowniczej (maj 1941), został wytropiony przez okręty i samoloty brytyjskie — i po dramatycznej ucieczce oraz walce (w pierwszej fazie „Bismarck" zniszczył brytyjski krążownik liniowy „Hood") — zatonął w pobliżu Brest. „Tirpitz" kilkakrotnie bombardowany i torpedowany na wodach norweskich został w końcu unieszkodliwiony przez miniaturowe okręty podwodne, a następnie zniszczony przez bombardowanie lotnicze (listopad 1944). Wrak jego spoczywa w Alten-Fiordzie w Północnej Norwegii i jest obecnie cięty na złom. Polska nie posiada statków wielorybniczych. Spis rzeczowy treści „Żeglarza" nie był wydany. Co do owego pomostu w Trzebieży — to rację miał Wasz brat: jest to pomost ćwiczebny do nauki spuszczania i podnoszenia na szlupbelkach szalup okrętowych. Budynek obok — to dawna niemiecka szkoła jungów. Dziękujemy za życzenia i serdecznie Was pozdrawiamy.

Zbigniew Orylski, Szczecin — SUM. I w Szczecinie zdarzają się statki o podwójnych masztach. Nie jest to żadne dziwo, tylko jedno z rozwiązań konstrukcyjnych, mające swoje wady i zalety. Na rudowęglowcach podwójne maszty zostały zastosowane prawdopodobnie m. in. ze względu na specjalne wymagania co do rozstawienia wind ładunkowych (zbyt mało miejsca pomiędzy lukami). Zbiorniki szczytowe służą do polepszenia stateczności statku podczas rejsów z rudą (dokł. wyjaśnienie patrz „Żeglarz" nr 3 (24)/48 wzgl. „Morze i Marynarz Polski" nr 12/48). S/s „Tobruk" (a nie m/s — jak piszecie) jest trampem, zawija w miarę potrzeby do różnych portów — przeto na Wasze pytanie — pomiędzy jakimi portami kursuje — nie możemy odpowiedzieć. Ostatnio (19. II. 49) „Tobruk" znajdował się w drodze z Casablanki do Southampton. Listy do marynarzy, którzy pływają na jednostkach PMH najlepiej jest adresować na GAL (Gdynia, Portowa 15) z podaniem nazwy statku. S/s „Kościuszko" znajduje się obecnie (19. II. 49) w Rio de Janeiro, skąd wyruszy następnie do Santos i Buenos Aires. „Queen Elisabeth" może zabrać ok. 2 100 pasażerów. „Superliniowiec" — to ogromny, bardzo szybki i bardzo luksusowy statek pasażerski (np. „Queen Elisabeth" i „Queen Mary"). „Szańcowiec" jest to statek, którego główny pokład jest nieco wyższy w części rufowej niż dziobowej (np. nasze rudowęglowce). Stara „Mauretania" (rok bud. 1907) była własnością brytyjskiego towarzystwa Cunard White Star z Liverpoolu. Po wycofaniu jej jako przestarzałej — towarzystwo to zbudowało w 1939 r. nową „Mauretanię", która pływa obecnie na trasie Wielka Brytania — Stany Zjednoczone. Cunard White Star jest m. in. również właścicielem „Queen Elisabeth" oraz „Queen Mary".

Eugeniusz Nowicki, Piła. Przerabianie szalupy wiosłowej na jacht nie ma sensu. Straci się dobrą jednostkę wiosłowo-żaglową, a nigdy nie stworzy pełnowartościowego jachtu. Nowa szalupa zamówiona na którejś ze stoczni krajowych, kosztuje, zależnie od wielkości, od kilkuset do miliona i więcej złotych. Sklepu z przyborami modelarskimi nie ma ani na Wybrzeżu ani też, jak sądzimy, gdziekolwiek indziej w Polsce.

Ireneusz Januchta, Skarżysko—Kamienna. Kursy pływania organizowane bywają często przez Służbę Polsce, koła ZMP, Harcerstwo, Ligę Morską czy też kluby sportowe. W zimie naturalnie tylko w wypadku, jeśli jest do rozporządzenia kryty basen. Od Waszej inwencji zależy dowiedzenie się na czas o takim kursie i wzięcie w nim udziału. PSM nie kształci radiotelegrafistów okrętowych. Urządza jedynie sporadyczne, kilkumiesięczne kursy dla wykwalifikowanych radiotelegrafistów lądowych (np. z poczty, z kolei), którzy chcą zostać radiooficerami na statkach. Istnieje cały szereg odmian logu. Najbardziej popularny — log mechaniczny — składa się z licznika umocowywanego zazwyczaj na rufie oraz wrzecionowatego ciężarka z brzechwami połączonego z licznikiem długą linką. Na skutek ruchu statku ciężarek wiruje w wodzie dookoła swej osi i kręci linkę, która z kolei porusza mechanizm licznika. Katastrofa spotkała „Lecha" w drodze do Londynu. Prace nad wydobyciem go zostaną rozpoczęte wraz z nastaniem lepszej pogody, a zatem późną wiosną. Na jakiej minie zginął

Józef Kolarz, Darków-Zaolzie. Zwróćcie się w tej sprawie do najbliższego konsulatu polskiego. Sądzimy że raczej nie powinniście mieć przeszkód. Jeślibyście zjawili się w Gdyni — odwiedźcie również naszą redakcję. Pozdrowienia.

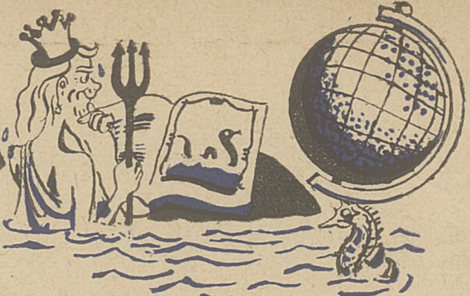
„Lech" — nie wiadomo. Przypuszcza się, że na akustycznej, gdyż wybuchła dopiero w pobliżu śruby.

Adolf Kowalczuk, Białystok. Zwróćcie się z podaniem do Ministra Żeglugi, Warszawa, Filtrowa 57.

Wydaje: Komenda Główna PO „Służba Polsce" przy współudziale PCWM, Marynarki Wojennej i Ligi Morskiej. Redaguje: Zespół redakcyjny. Adres Redakcji: Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, tel. 16-20.

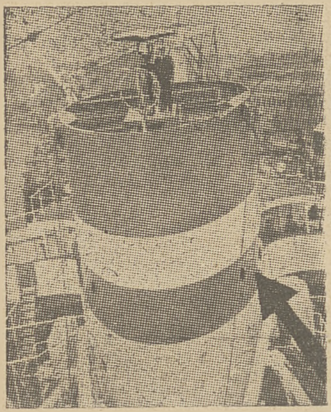
Adres Administracji: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55, Konto PKO, Warszawa Nr I — 8668.

Archiwum Neptuna



SYPIALNIA w KOMINIE

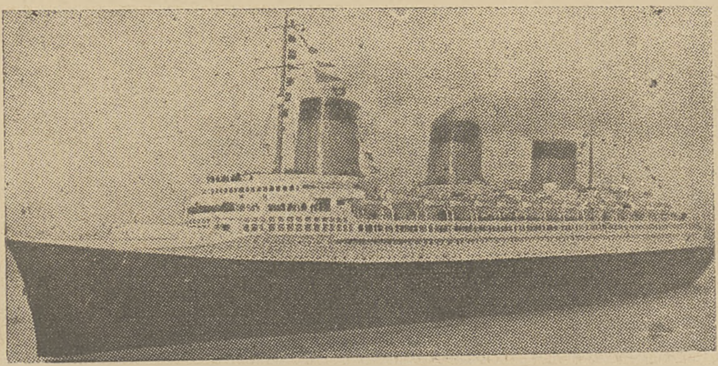
Ba — jaka elegancka! Nie byle zresztą czyja: samego kapitana brytyjskiego motorowca „Silverplane“. Statek ten ma dwa kominy: jeden prawdziwy z rurami wydechowymi motorów, drugi zaś na przodzie, całkowicie, jak to się mówi — „lipny“. Zbudowano go chyba po to, aby statek ładniej wyglądał. Żeby zaś nie tracić miejsca, ulokowano w kominie szereg pomieszczeń: u góry sterówkę i kabinę nawigacyjną, nieco niżej apartamenty kapitana, z sypialnią, gabinetem i łazienką. Jeszcze niżej znalazł się bar, czytelnia



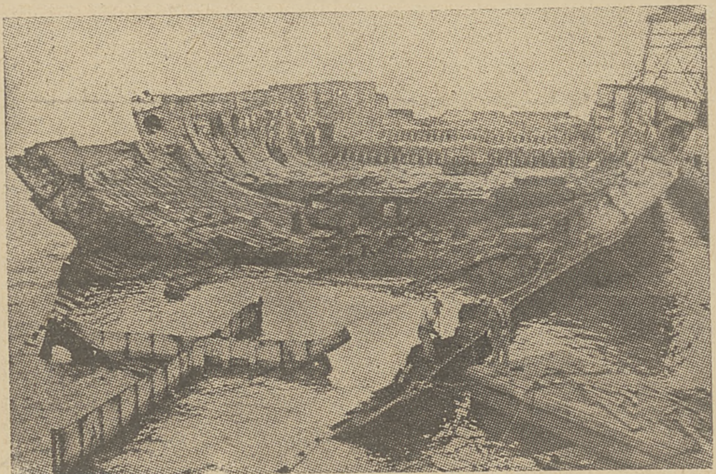
i palarnia dla pasażerów, a na szczycie komina wybudowano mostek manewrowy oraz zainstalowano antenę radarową i antenę radionamiernika. Spojrzcie na zdjęcie poniżej. Właśnie imć kapitan stoi dumny na swoim mieszkalnym kominie, nieco niżej strzałka pokazuje okienka kominowych pomieszczeń.

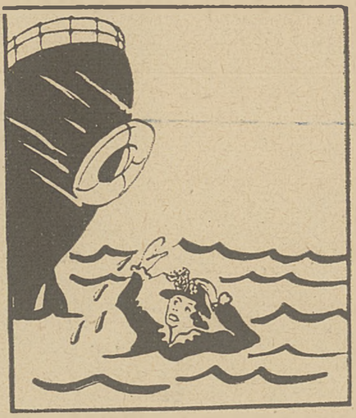
Nie wiadomo, czy ten dziwoląg jest wygodny i praktyczny. W każdym razie jest mocno ekscentryczny, bo może jego twórcom o to właśnie chodziło?

SŁAWA SZYBKO PRZEMIJA



Za kilka lat niewielu ludzi będzie pamiętało o największym do wybuchu ostatniej wojny statku świata — francuskim liniowcu pasażerskim „NORMANDIE“ (83 500 BRT) Ten luksusowy transatlantyk, zbudowany w 1935 roku kosztem 15 milj. funtów szterl. uległ podczas wojny pożarowi, w następstwie którego zatonął w jednym z basenów portu nowojorskiego. Wydobyty po wojnie, sprzedany został na złom. Górne zdjęcie przedstawia „Normandie, w całej okazałości, dolne zaś — końcowe prace przy cięciu kadłuba.



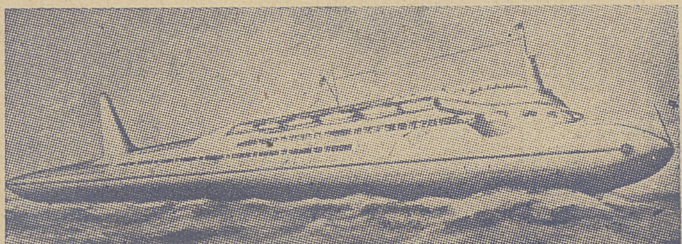


ROSYJSKIE WŁADZTWO W AMERYCE

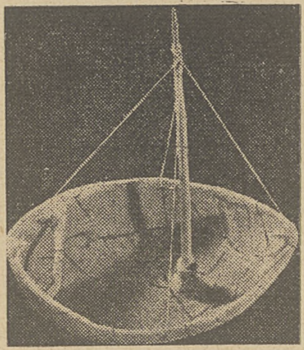
Przed 150 laty, w roku 1799 do wybrzeży północno-zachodniej Ameryki zawinął rosyjski okręt „Orzeł“, poszukujący dogodnego miejsca dla założenia faktorii. Wybór padł na wyspę Sitka, gdzie też rozpoczęto niezwłocznie budowę osiedla im. „Michała Archanioła“. Pracami kierował ówczesny władca rosyjskich posiadłości w Ameryce — A. Baranow. Dzięki niemu Sitka do dziś dnia figuruje na mapach jako **wyspa Baranowa** (sprawdźcie na mapie — u południowo zachodnich wybrzeży Alaski).

W faktorii na Sitka osiedliło się dwudziestu mężczyzn i sześć kobiet. Wg. obliczeń Baranowa powinni oni w przeciągu 10 lat upolować nie mniej jak 100 tysięcy fok o wartości 4 i pół miliona rubli. Niestety, osada „Michała Archanioła“ przetrwała jedynie trzy lata, bowiem w r. 1802 została zdobyta i spustoszona przez bandę anglo - amerykańskich piratów sprzymierzonych z Indianami. Ludność faktorii wycięto w pień.

Latem 1804 roku Baranow wziął szturmem opanowaną przez bandytów Sitkę, przepędził ich i niedaleko starej faktorii założył ufortyfikowane miasto Nowy Archangielsk (obecnie Sitka), które do roku 1867 było stolicą rosyjskiego władztwa w Ameryce Północnej.



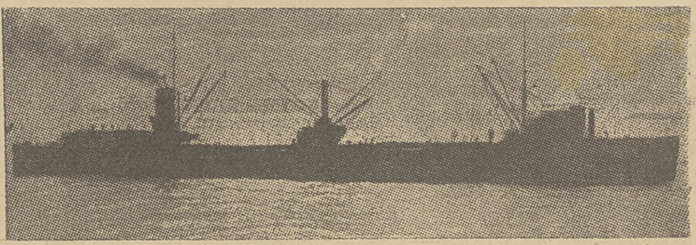
Kontrasty:



U góry: projekt liniowca pasażerskiego niedalekiej przyszłości: konstrukcja z aluminium i plastiku, napęd odrzutowy, szybkość 60—70 węzłów.

Obok: najstarszy znany model statku żaglowego. Pochodzi sprzed 6 000 lat i odnaleziono go w Mezopotamii.

JUŻ TRZECI RAZ PO WOJNIE...



... poluje w Antarktydzie na wieloryby radziecka flotylla, złożona ze statku — fabryki „Sława“ (na zdjęciu) oraz kilkunastu stateczków myśliwskich. Rozbudowany po ostatniej wojnie w Związku Radzieckim przemysł wielorybniczy rozwija się niezwykle pomyślnie. Flotylla „Sława“ osiąga doskonałe wyniki, nie gorsze od tych, jakie miewają wyłączni dotąd eksploatatorzy bogactw Antarktydy — Anglicy i Norwegowie.

W wyprawach „Sławy“ biorą również udział radzieccy uczeni — badacze mórz polarnych. W ten sposób ponad stuletnia przerwa w rosyjskich ekspedycjach do Antarktydy została zakończona. Dzieło Bellingshausena i Łazariewa, którzy na statkach „Mirny“ i „Wostok“ odkryli wiele wysp, lądów i mórz Antarktydy, jest i będzie nadal w imię nauki kontynuowana.
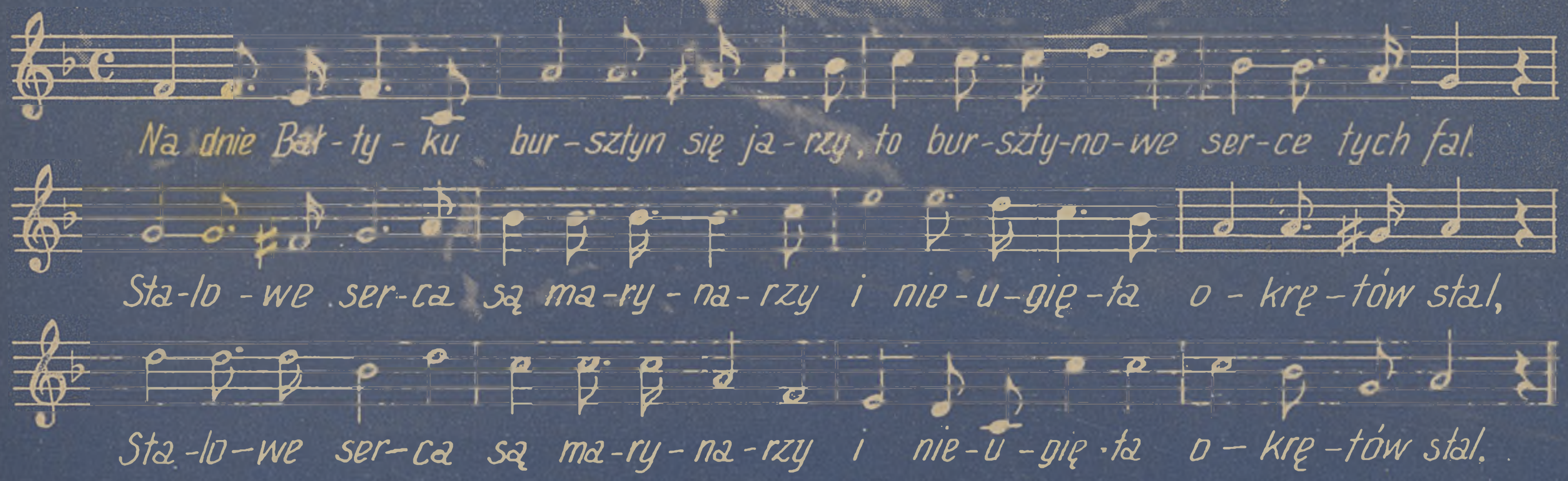
Warunki prenumeraty wraz z przesyłką pocztową: roczna — 360.— zł, półroczna — 180.— zł, kwartalna — 90.— zł.
Fot.: WAF, SIB, K. Komorowski, E. Zdanowski, S. Izdebski, Z. Kosycarz, A. Pluciński. Rękopisów niezamówionych Redakcja nie zwraca. — Druk. w Z.G. „P.W.“ Nr 4 w Gdyni. Nr 325. Klisze wykonano w Zakł. Graf. „P.W.“ w Gdyni. W-13566



MORZE

SŁOWA T. KUBIAK

MUZYKA J. OŁÓW



II

Błękitne oczy, zielone oczy
Ma polskie morze gdy wzejdzie świt.
Stalowe serca mają matrosy, } dwa razy
Stalowym oczom nie ujdzie nikt. }

III

Choć wicher gniewnie z nad morza leci
I burza falą uderza w twarz,
Od murów Gdańska aż gdzieś po Szczecin } dwa razy
Junacka czuwa nad brzegiem straż. }

IV

Zielonooka, niebieskooka,
Szeroka wodo, tyś naszą jest.
Na maszcie flaga, hej, gdzieś w obłokach } dwa razy
Biało-czerwona junacka pieśń. }

V

Złączeni z morzem na śmierć i życie
Nie odejdziemy z nad siwych fal.
A nasze serca na wód błękicie, } dwa razy
To nieugięta okrętów stal. }